

Vie au Grand Air

15 MARS 1922. — NUMÉRO 875.
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle de PUBLICITÉ
11, Boulevard des ITALIENS, PARIS

LE NUMÉRO : QUATRE FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS pour 12 NUMÉROS
FRANCE, 44 Fr., ÉTRANGER, 60 Fr.



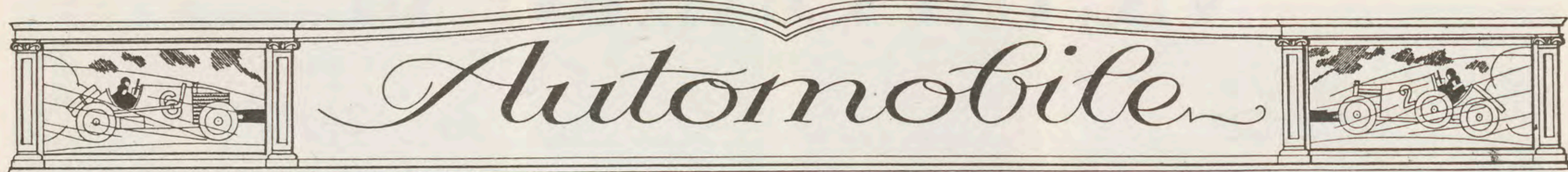
LE ROI D'ANGLETERRE ET CRABOS (1)

Au match de rugby France-Angleterre, disputé le 25 février, à Twickenham, la France réussit à faire match nul par 11 points à 11. Le roi d'Angleterre assistait à la partie et tint à serrer la main des joueurs français.

(1) Voir l'article, p. 19, 20, 21, 22,

Tous droits de reproduction et de traduction réservés pour tous pays, Copyright Mars 1922, by Librairie Hachette, Paris.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE



QUE PENSER DES ÉCONOMISEURS ?

Par Henri PETIT

LA QUESTION DES ÉCONOMIES D'ESSENCE EST PLUS QUE JAMAIS À L'ORDRE DU JOUR. NOTRE COLLABORATEUR EXAMINE LES DIFFÉRENTS SYSTÈMES D'ÉCONOMISEURS ET DIT CE QUE, D'APRÈS LUI, IL FAUT EN PENSER

LES économies en matière de consommation des moteurs d'automobiles sont tout à fait à l'ordre du jour : fort souvent nos lecteurs nous demandent, en effet, des renseignements sur cette question, et d'autre part les inventeurs d'appareils ou de produits économiseurs prennent tous les jours des brevets pour de nouvelles réalisations.

Que faut-il penser de tous ces appareils et des produits économiseurs ? C'est ce que nous allons chercher à élucider aujourd'hui.

La question est quelque peu épineuse : les uns, en effet, sont convaincus de l'efficacité absolue des économiseurs, les autres la nient et prétendent même que l'emploi de certains de ces appareils ou produits est de nature à augmenter la consommation plutôt que la diminuer.

Nous n'avons pas la prétention de trancher définitivement le débat : nous ne saurions mieux faire que d'exposer aussi clairement que possible le fonctionnement des économiseurs, d'escompter les bénéfices que l'on peut attendre de leur emploi, et conclure, en émettant une opinion purement personnelle, sur la valeur de ce genre d'appareils.

Ces quelques précautions oratoires que nous estimions indispensables étant prises, abordons la question.

Nous englobons sous le nom d'économiseurs tout ce qu'on peut employer en vue de diminuer la consommation de carburant dans un moteur. Nous appellerons donc économiseurs aussi bien les appareils mécaniques que l'on adjoint au carburateur ou à la tuyauterie d'aspiration, que les produits chimiques de composition généralement inconnue que l'on mélange à l'essence pour lui assurer une meilleure utilisation.

Par contre, et afin d'établir une terminologie plus précise, nous réservons le nom de *correcteurs* aux appareils dont le fonctionnement n'est pas automatique, et qui n'entrent en jeu par conséquent qu'à la volonté du conducteur.

Nous appellerons donc *appareil économiseur* tout appareil automatique monté sur un moteur en vue d'en diminuer la consommation ; *produit économiseur*, tout produit qu'on mélange à l'essence dans le même but ; enfin, *correcteur*, tout appareil commandé à la main permettant de réaliser une économie.

Nous allons étudier rapidement les caractères principaux des objets entrant dans chacune de ces catégories, et nous verrons ensuite ce que, à notre avis, on peut en obtenir.

APPAREILS ÉCONOMISEURS. Les appareils économiseurs peuvent se subdiviser en trois grandes classes :

1° Prise d'air placée généralement entre le carburateur et les soupapes d'aspiration, mais pouvant se trouver également directement sur le cylindre ;

2° Pulvérisateurs qui se montent d'ordinaire sur le gicleur lui-même du carburateur, en vue de favoriser un meilleur mélange de l'essence et de l'air ;

3° Appareils à injection d'eau et divers.

Prises d'air. — Remarquons tout d'abord que les anciens carburateurs comportaient tous un appareil que nous appellerions aujourd'hui un économiseur : en effet, les premiers carburateurs automatiques étaient munis d'une soupape d'air additionnel dont le jeu permettait à l'air atmosphérique pur, de venir se mélanger en plus ou moins forte proportion avec l'air carburé qui avait léché le gicleur. Les carburateurs à soupape automatique ne sont pas bien nombreux maintenant, et ne sont plus représentés que par quelques unités, tout au moins en Europe, car, en Amérique, ils jouissent encore d'une certaine faveur.

Il existe peu d'économiseurs formés d'une simple soupape automatique de prise d'air ; ces économiseurs ont comme caractéristique générale d'être montés toujours entre le gicleur et l'organe d'étranglement du carburateur. On effectue leur réglage en agissant sur la tension du ressort de la soupape.

En général, des prises d'air, dites économiseurs, sont plutôt placées en aval du papillon d'étranglement, et ont pour but d'introduire, dans le mélange gazeux, de l'air, lorsque la dépression qui règne dans la tuyauterie d'aspiration a une valeur moyenne. Il ne faut pas, en effet, que la prise d'air soit ouverte quand le papillon est fermé ou presque. Or, à ce moment, la dépression est très grande dans la tuyauterie.

Il ne faut pas non plus que la prise d'air soit ouverte quand la dépression est très petite, c'est-à-dire quand le papillon est ouvert en grand et que le moteur tourne très lentement (régime caractéristique des reprises).

Certains économiseurs de cette espèce sont réalisés par une soupape double dont le clapet est souvent constitué par une bille et se déplace entre deux sièges : elle repose sur l'un des deux sièges et, par conséquent, ferme le passage de l'air pour les régimes extrêmes de dépression. Au contraire, pour les régimes moyens, le clapet se tient entre ses deux sièges, et l'air peut entrer.

Un des économiseurs les plus caractéristiques de ce genre est l'économiseur « France ». Les économiseurs de cette espèce sont caractérisés par le fait qu'on fait seulement appel à la dépression de la tuyauterie pour les faire manœuvrer. En général, ils comportent un organe de blocage que l'on peut manœuvrer à la main et qui permet de supprimer leur fonctionnement.

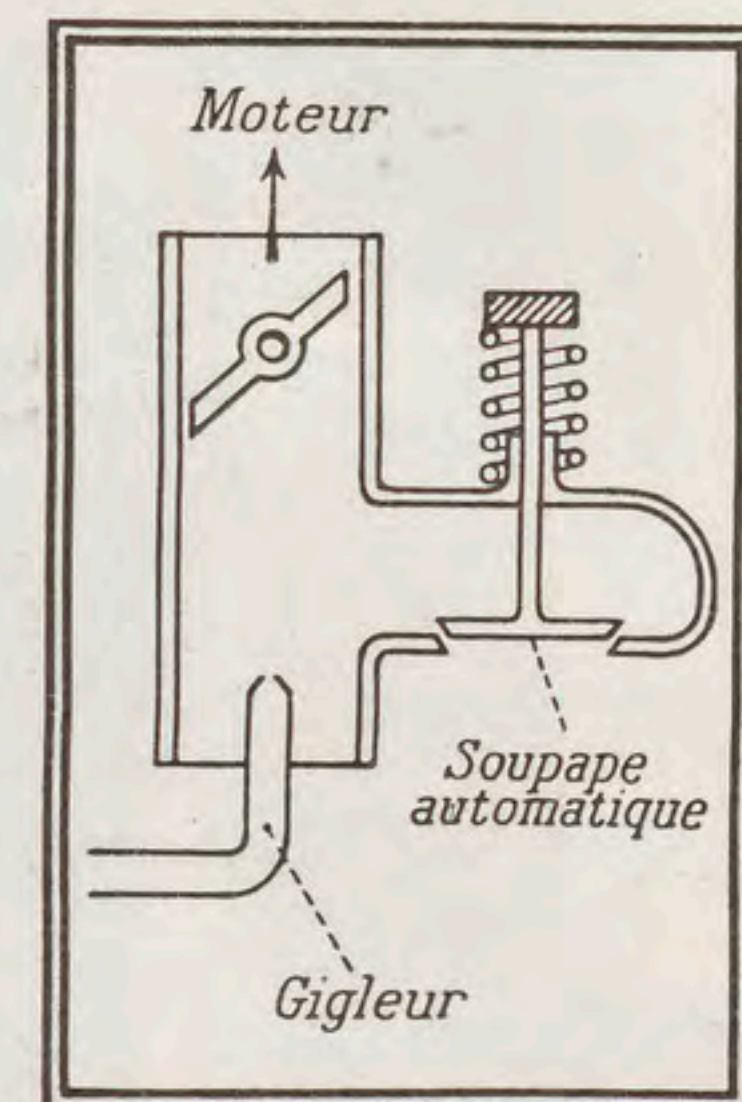


Fig. 1. — Un carburateur à soupape automatique : la soupape constitue un inconvénient.

Très souvent, on a recours à d'autres moyens pour faire fonctionner les prises d'air économiseurs : on utilise assez fréquemment le choc de la veine gazeuse qui se déplace dans la tuyauterie d'aspiration, cette veine vient heurter une palette qui ouvre plus ou moins la prise d'air. Remarquons que ce mode de commande de l'économiseur satisfait aux deux conditions que nous avons indiquées plus haut, à savoir que l'appareil reste fermé pour les très grandes et les très petites dépressions de la tuyauterie.

Parfois, c'est à la pesanteur qu'on a recours pour réaliser l'ouverture et la fermeture de la prise d'air : un pendule peut osciller autour d'un axe perpendiculaire à celui de la voiture. Quand celle-ci est en palier, la prise d'air est à demi-ouverte ; lorsque la voiture aborde une côte, le pendule, restant vertical, réalise la fermeture complète de la prise d'air ; au contraire, celle-ci s'ouvre en grand lorsque la voiture descend une pente.

D'autres systèmes sont encore en usage pour faire fonctionner les prises d'air : nous nous en tiendrons là pour l'étude sommaire à laquelle nous nous livrons.

Pulvérisateurs. — L'essence qui sort du gicleur d'un carburateur se trouve, en général, à l'état de gouttelettes relativement grosses. Bien entendu, le mélange du liquide avec l'air et sa vaporisation ultérieure seraient rendus beaucoup plus faciles si les gouttes étaient plus fines. Le résultat optimum à atteindre est de transformer l'air qui sort du carburateur en un véritable brouillard dans lequel le liquide carburant se maintiendrait en suspension.

En réalisant cette division extrême du combustible, on est assuré qu'aucune parcelle de carburant ne reste sans être brûlée complètement dans le cylindre, et que, par conséquent, tout est utilisé.

Les économiseurs pulvérisateurs sont quasi innombrables. Nous avons eu l'occasion d'en examiner un très grand nombre et cela depuis bien des années.

Fort souvent, le constructeur du carburateur a prévu lui-même un dispositif de gicleur qui pulvérise le combustible. Dans

ce cas, l'emploi de l'économiseur est sans objet. Au contraire, et le plus généralement, dans les carburateurs actuels on ne s'est pas trop préoccupé de la pulvérisation intégrale. Dans ce cas, les inventeurs d'économiseurs pulvérisateurs conseillent de remplacer le gicleur normal du carburateur par leurs appareils.

Citons comme appareils de ce genre, le pulvérisateur Mounier, le diviseur Maquet, etc.

Appareils d'injection d'eau. — Depuis fort longtemps on a cherché à introduire dans le mélange aspiré par un moteur, de l'eau ou de la vapeur d'eau, et cela dans des buts divers. On a remarqué en particulier que lorsque le mélange aspiré par le moteur était chargé d'humidité, la température générale du cycle était plus basse, et, par conséquent, on pouvait espérer moins de perte par la paroi. D'autre part, l'élévation de pression au moment de l'allumage se trouve également très atténuée, et les phénomènes de cognement que l'on constate très souvent, surtout dans les moteurs un peu poussés, ne se produisent pas avec l'injection d'eau.

De là à conclure que l'injection d'eau procurait certainement une économie d'essence, il n'y avait qu'un pas qu'ont vite

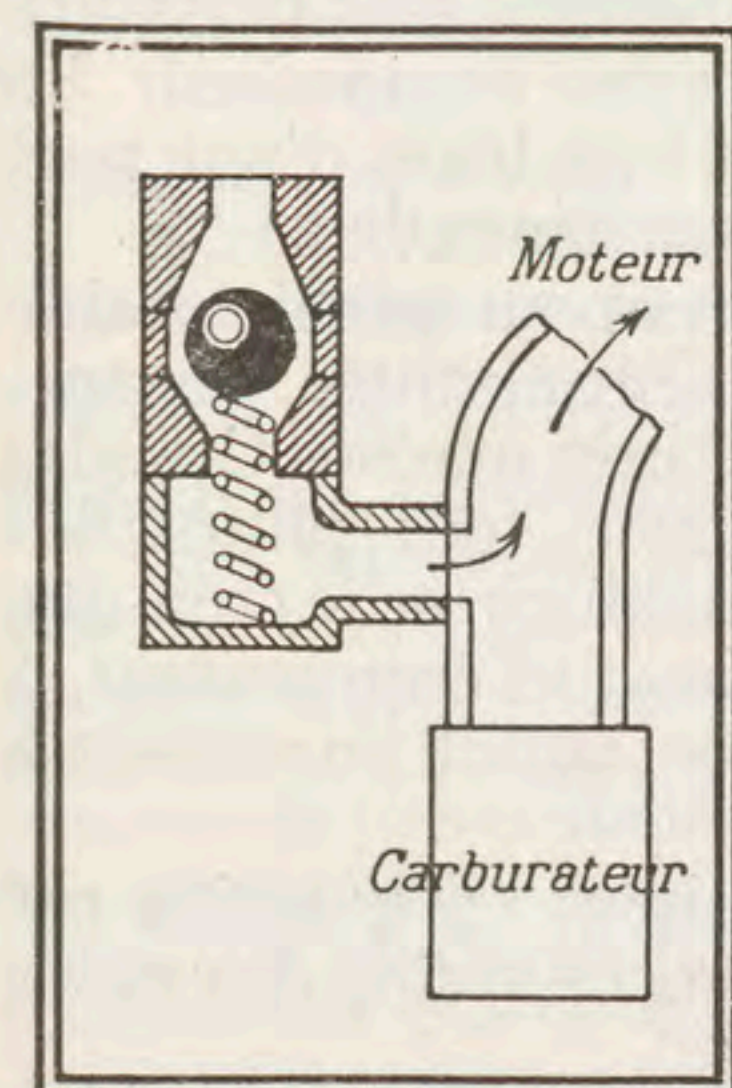


Fig. 2. — Schéma d'une soupape à deux sièges, montée entre le carburateur et le moteur.

franchi un grand nombre d'inventeurs.

Actuellement, il n'y a guère à notre connaissance que deux appareils commercialement réalisés dans le but d'injecter de l'eau dans le gaz explosif : c'est l'injecteur M. M. et l'injecteur d'eau « France ».

PRODUITS ÉCONOMISEURS Passons maintenant aux produits économiseurs que l'on mélange au combustible en vue de lui assurer une meilleure utilisation.

La caractéristique bien nette de l'emploi des produits économiseurs, c'est que ceux qui vendent ce produit indiquent qu'il doit être employé à toute petite dose pour produire son effet. C'est ainsi, par exemple, que la plupart des pastilles de noms variés, que l'on doit mélanger à l'essence pour réaliser des économies de consommation, pèsent environ 5 grammes et se mélangent à cinq litres d'essence, soit dans la proportion de 1/1.000 approximativement.

On ne peut donc raisonnablement prétendre qu'il y a un apport sensible de calories grâce à l'introduction du produit économiseur : le gain réalisé de ce côté ne serait pas mesurable. Aux dires de leurs inventeurs, les produits économiseurs agiraient par ce que les chimistes d'autrefois appelaient « l'action de présence », et que les chimistes modernes baptisent du nom d'allure plus scientifique mais tout aussi vague « d'action catalytique ».

Les produits économiseurs sont, eux aussi, extrêmement nombreux, si on totalise tous ceux qui ont vu le jour depuis qu'il est fait usage de l'automobile. Au contraire, ceux qui sont d'une vente assez courante à une époque déterminée sont en nombre relativement restreint : c'est qu'en effet la vogue d'un produit économiseur ne dure généralement pas beaucoup ; constatons simplement le fait, nous réservant d'en tirer tout à l'heure certaines conclusions.

Les produits économiseurs sont à peu près toujours composés en majeure partie de naphthaline ; ils comprennent également quelquefois du camphre, des goudrons de houille, des produits de queue de distillation du pétrole ou des huiles de houille.

LES CORRECTEURS. Les correcteurs sont, avons-nous dit, des appareils manœuvrés par le conducteur et qui n'ont rien d'automatique. Ils peuvent être constitués soit par une simple prise d'air montée entre l'organe d'étranglement et le moteur, soit par une prise d'air placée entre le gicleur et l'organe d'étranglement.

Ils peuvent également être disposés de façon à diminuer la dépression sous l'action de laquelle jaillit l'essence. Enfin, ils peuvent agir, soit sur les dimensions du diffuseur, soit sur celles du gicleur.

Quelles que soient leur forme et leur nature, ils ont toujours pour effet de rendre le conducteur absolument maître de la composition du mélange explosif qui se fabrique dans son carburateur.

Certains correcteurs figurent déjà sur le carburateur tel qu'il est livré par le constructeur de cet appareil : c'est ainsi que le carburateur Zenith, le Griffon, le Cozette, le Lacharnay, le dernier modèle de Claudel possèdent un correcteur. Bien entendu l'emploi d'un correcteur indépendant du carburateur n'est indiqué qu'avec un appareil de modèle ancien, c'est-à-dire non muni de correcteur, ou un des rares appareils modernes qui n'a pas encore adopté ce perfectionnement.

Bien que le rôle des correcteurs soit toujours le même, il y a une classification à faire dans ces appareils au point de vue de leur mode d'action : ils peuvent agir, en effet, d'une façon plus ou moins heureuse sur le réglage du carburateur. Les meilleurs correcteurs seront ceux qui ne modifient pas l'automatisme du carburateur et qui permettent, quelle que soit la position de leur manette de commande, de marcher jusqu'à un certain régime du moteur, régime naturellement variable avec le degré d'ouverture du correcteur.

Les constructeurs de correcteurs qui jusqu'alors sont à peu près tous des constructeurs de carburateurs se rendent parfaitement compte, et ne cherchent pas à cacher à leur clientèle, que l'emploi du correcteur diminue la puissance du moteur, si l'on admet bien entendu que le carburateur a été primitivement réglé convenablement. Mais il est bien des cas où, pratiquement, on n'a pas besoin d'employer toute la puissance du moteur, l'emploi du correcteur est donc recommandable dans ces cas.

Ce qu'il est important de réaliser dans un correcteur, c'est qu'il ne modifie pas le régime de carburation dans la marche au ralenti. S'il en est autrement, en effet, on est sûr que le moteur cale dès qu'on débraille.

L'un des correcteurs les plus simples et qui a été employé des premiers est constitué par un simple tuyau branché sur la tuyauterie d'aspiration en aval de l'organe d'étranglement, tuyau fermé par un robinet placé à portée de la main du conducteur. En ouvrant plus ou moins ce robinet, le conducteur appauvrit plus ou moins le mélange absorbé par le moteur.

Il est bien évident qu'un tel correcteur est tout à fait néfaste pour le fonctionnement au ralenti : à ce moment, en effet, la dépression dans la tuyauterie est extrêmement grande ; par conséquent, le moteur absorbe beaucoup d'air si le correcteur reste ouvert, et cale puisque le mélange final est trop pauvre.

Les correcteurs employés par les constructeurs de carburateurs réalisent en général la condition, que nous annonçons plus haut, de ne pas modifier l'automatisme du carburateur, quel que soit leur degré d'ouverture.

Les correcteurs sont actuellement très à la mode : nous avons vu, en effet, que la plupart des marques connues de carburateurs en montent sur leurs appareils. Cette mode ne va pas d'ailleurs sans quelque danger. Le correcteur laissant à la disposition du conducteur le réglage de la carburation, le constructeur du carburateur peut être tenté de réaliser un carburateur non automatique, comptant sur la manœuvre du correcteur pour la réalisation du mélange convenable. C'est là une grave erreur dans laquelle nous avons vu tomber plusieurs inventeurs de carburateurs récents, et d'ailleurs très peu répandus. Le correcteur, ne l'oublions pas, doit être mis entre les mains de conducteurs quelconques ; il faut, par conséquent, que la voiture puisse marcher et marche convenablement, c'est-à-dire sans dépense excessive, même si on ne se sert pas du correcteur, ou si on s'en sert à faux. Si donc le carburateur ne comporte pas en lui-même, et indépendamment du correcteur, des dispositifs d'automatisme, le correcteur n'est plus un perfectionnement, mais, au contraire, marque une régression certaine.

QUE PENSER DES ÉCONOMISEURS ? C'est intentionnellement que nous répétons ici le titre de l'article : nous venons, en effet, d'examiner ce qu'étaient les économiseurs, il faut maintenant que nous disions ce qu'on peut en penser.

Nous avons fait quelques réserves sur ce point au début de l'article : répétons ici que nous émettons simplement une opinion personnelle, basée il est vrai sur d'assez nombreux essais.

Le Monsieur qui vend un économiseur l'annonce généralement

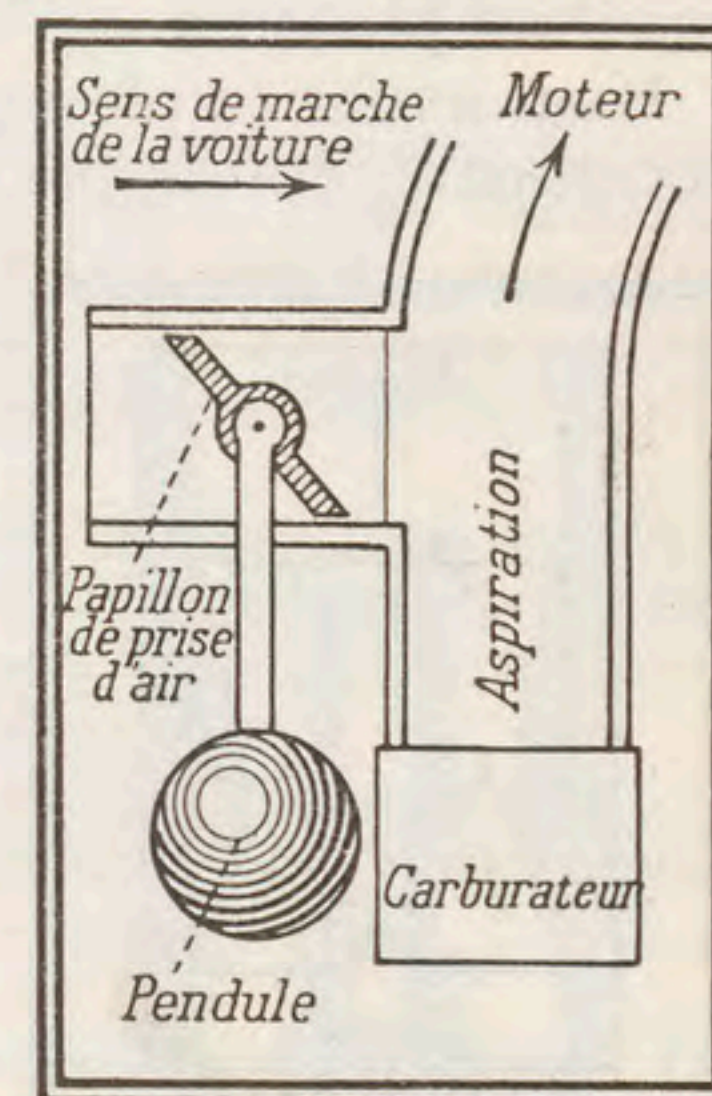


Fig. 4. — Schéma d'économiseur à pendule, admettant de l'air dans les descentes.

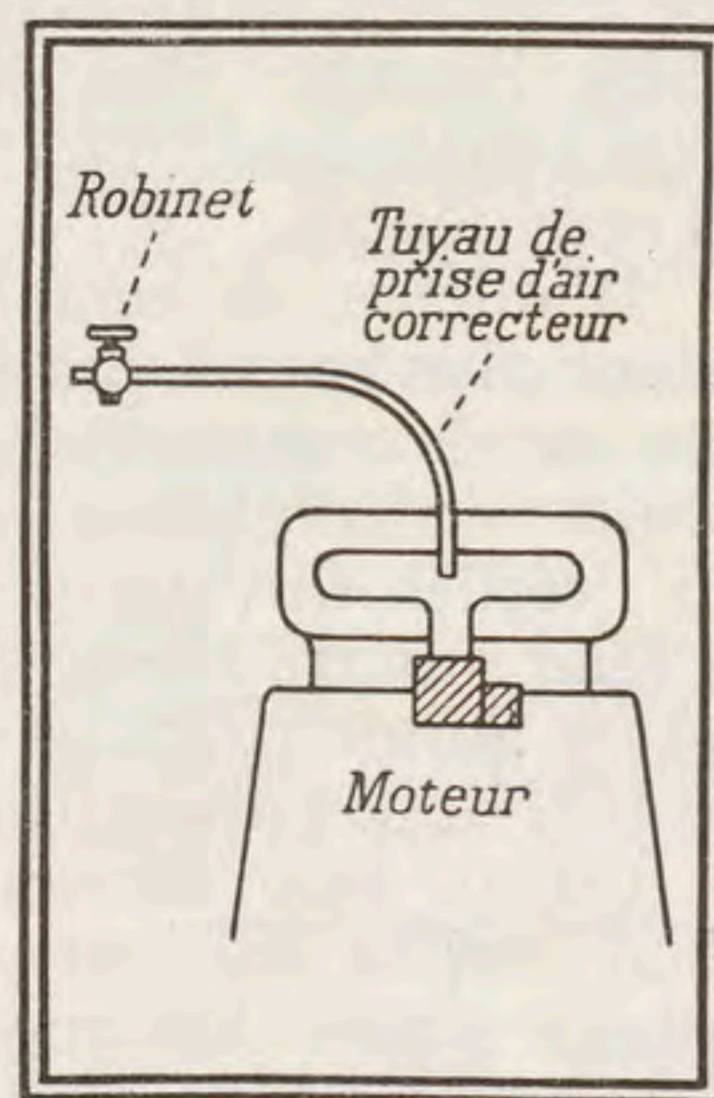


Fig. 5. — Schéma d'économiseur à palette frappée par les gaz aspirés.

comme permettant de réaliser une économie minimum de 20 à 30 % sur la consommation, tout en augmentant la *force* du moteur (ces individus ignorent généralement le terme « puissance ») de 10 à 15 %. Leurs appareils réalisent donc à la fois les désirs les plus chers du propriétaire conducteur de voiture : dépenser moins tout en allant plus vite.

Nous avons eu récemment sous les yeux un rapport extrêmement documenté, établi par un des plus importants constructeurs de carburateurs, rapport où étaient résumés les essais de différents appareils de ce genre sur un moteur. L'auteur du rapport indiquait dans son préambule que, dans l'état actuel de la carburation, il fallait considérer une différence de 5 % dans la consommation du moteur pourvu de carburateurs variés, comme une différence très notable.

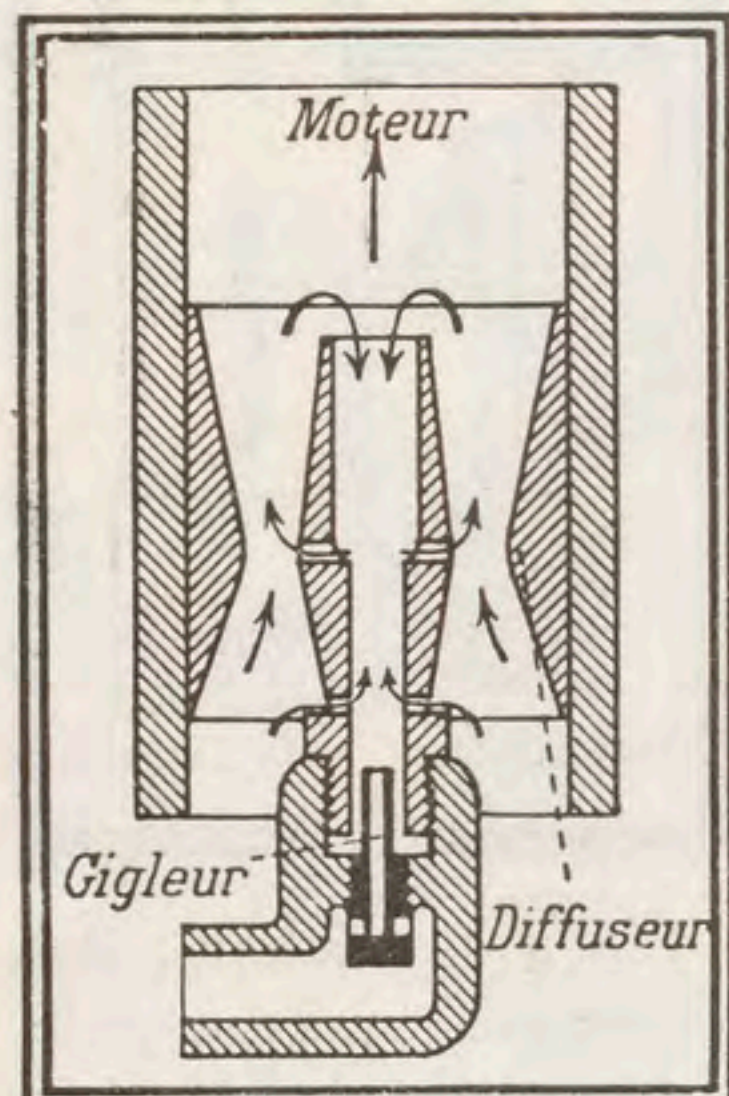


Fig. 5. — Pulvérisateur du carburateur Griffon.

Le carburateur qui permet de réaliser 5 % d'économie sur la consommation en comparaison d'un autre carburateur, disait ce rapport, est un appareil très supérieur.

Nous voilà loin des 20 ou 30 % d'économie annoncés par l'emploi des économiseurs !

Et cependant, chose curieuse, le marchand d'économiseurs a toujours à vous montrer une longue liste de références où, sous des signatures de gens parfaitement honorables, il est affirmé que, par l'emploi de l'économiseur X, il a été réalisé une économie de 17 %, 23 %, etc., etc. Comment concilier ces deux façons de voir ?

Tout dépend du point de comparaison sur lequel on se base pour juger l'économiseur.

Lorsqu'on fait des essais sérieux, on commence par régler le carburateur de façon telle qu'il donne le mélange le plus convenable pour l'emploi, c'est-à-dire un mélange plutôt pauvre. On mesure sa consommation avec ce réglage, et l'on met ensuite l'appareil économiseur pour recommencer les essais. On constate alors, on peut dire toujours, que l'économiseur ne fait rien économiser du tout — ou alors si la consommation diminue un peu avec l'économiseur, la puissance baisse dans une proportion telle que la voiture est pratiquement inutilisable.

Dans la pratique de la clientèle automobile, il en va tout autrement.

On peut affirmer, sans craindre que la réalité vienne vous donner un démenti, que sur cent voitures qui circulent dans la rue, plus de quatre-vingt-dix ont un carburateur mal réglé, et toutes ont un réglage trop riche. Si, sur ces quatre-vingt-dix voitures vous montez un économiseur, c'est-à-dire si vous appauvrissez le mélange, ce qui est le rôle de tout économiseur connu, vous obtiendrez évidemment une diminution de consommation, sans que la marche du véhicule en souffre, puisque vous vous rapprocherez d'un réglage meilleur.

L'économiseur tient donc dans ce cas les promesses qu'on a faites en son nom : moins de consommation, plus de puissance. Mais vous auriez pu réaliser exactement les mêmes résultats en faisant un nouveau réglage du carburateur.

Ce phénomène est bien connu de tous les marchands d'économiseurs, et c'est pour cela qu'ils ne risquent guère en promettant l'économie de consommation considérable qui figure dans leurs prospectus.

Lorsque d'ailleurs il s'agit d'appareils autres que des prises d'air, par exemple de produits économiseurs que l'on mélange à l'essence, on conseille de diminuer de quelques centièmes de millimètre le diamètre du gicleur. De cette façon seulement, vous dit-on, le produit donnera les résultats les meilleurs. Et l'on voit, à l'appui de ces dires, des procès-verbaux, tout ce qu'il y a de plus officiels, signés du Directeur des Laboratoires de l'A. C. F., ou du Directeur du Laboratoire des Arts et Métiers, ainsi rédigés :

Dans une première colonne figurent les résultats obtenus dans la marche d'un moteur sans produit économiseur ; réglage du carburateur : gicleur 100/100, compensateur 90, consommation 350 grammes au cheval-heure.

Dans la deuxième colonne : résultats obtenus avec économiseur ; réglage du carburateur 90/100, compensateur 85, consommation au cheval-heure 315 grammes, soit 10 % d'économie.

Malheureusement, il n'y a pas de troisième colonne dans laquelle figureraient les résultats d'essais sans économiseur, mais avec le réglage de la deuxième colonne, il est infiniment probable qu'on trouverait dans ce cas des résultats identiques à ces derniers.

J'ai eu récemment devant les yeux un procès-verbal extrêmement officiel (il émanait, en effet, d'une de nos plus grandes

Administrations nationales) d'essais réalisés par l'Administration et pour l'Administration en question.

Il s'agissait d'essais de voitures, et l'auteur du procès-verbal mentionnait, sans émotion, qu'une voiture à carrosserie limousine, dont il ne spécifiait pas la puissance, consommait sans économiseur 47 litres aux 100 kilomètres, qu'un torpédo, toujours sans puissance indiquée, consommait 40 litres, alors que avec économiseur les consommations descendaient respectivement à 35 litres d'une part et à 30 litres d'autre part, soit des économies voisines de 25 %.

Or, précisément, 35 litres aux 100 kilomètres pour une limousine normale, et 30 litres pour une torpédo également normale, fussent-elles même de grosse puissance comme les voitures que nos Grandes Administrations nationales aiment à employer, sont plutôt des consommations élevées : je suis tout à fait convaincu, et je crois que nos lecteurs seront de mon avis, qu'en supprimant l'économiseur et en réglant convenablement le carburateur, on aurait pu arriver à des résultats probablement encore meilleurs.

Je ne veux pas dire par là que l'économiseur en question est inefficace : je veux dire simplement que le procès-verbal des essais que l'on donne comme référence ne signifie rien.

Puisqu'il faut conclure, voici donc ce que je pense des économiseurs :

Je ne crois pas à l'efficacité des appareils économiseurs constitués par une prise d'air, à moins que ces appareils soient employés sur des carburateurs mal réglés. Mais dans ce cas je préférerais toujours faire un bon réglage du carburateur, ce qui me coûtera moins cher et me donnera des résultats plus satisfaisants que de monter un économiseur.

Les pulvérisateurs d'essence, par contre, paraissent avantageux, surtout parce qu'ils permettent de marcher par temps froid sans réchauffage, avec un réglage plus pauvre. Mais l'économie qu'on peut attendre de leur emploi doit être de l'ordre au maximum de 5 %.

Quant aux appareils à injection d'eau, ils ne me paraissent pas susceptibles de donner d'économie sur des moteurs pouvant fonctionner sans eux. Je m'explique : si un moteur fonctionne bien et sans cogner sans injection d'eau, l'adjonction d'eau aux gaz carburés ne modifiera guère la consommation du moteur. Si, au contraire, on construit spécialement un moteur à forte compression qui ne peut fonctionner convenablement sans cogner, qu'avec de l'eau dans les gaz frais, alors il y a avantage à employer l'injection d'eau. Mais ce cas n'est jamais celui d'un particulier propriétaire d'une voiture.

Admettez au maximum que l'emploi d'un injecteur d'eau permette à un particulier d'augmenter la compression de son moteur (en modifiant par exemple, les bouchons de soupapes) et d'en tirer ainsi un rendement meilleur et, par conséquent, une consommation moindre.

Quant aux produits économiseurs, j'ai eu l'occasion, vers la fin de la guerre, d'en analyser et d'en essayer un grand nombre : jamais on n'a constaté qu'il y ait avantage à les employer : les différences de consommation avec ou sans produit étaient généralement de l'ordre de 2 ou 3 %, tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre ; elles étaient attribuables par conséquent, aux erreurs inévitables d'expériences.

D'ailleurs, la remarque que nous faisons plus haut à propos du peu de durée du succès commercial de chacun des produits économiseurs est caractéristique : si, réellement, un produit économiseur s'était montré efficace, on l'aurait employé et on aurait continué à l'employer depuis le jour de son apparition.

Quant aux correcteurs, l'efficacité de leur emploi est certaine lorsqu'ils sont placés entre les mains de conducteurs intelligents. S'ils sont bien réalisés, ils ne présentent, par contre, aucun inconvénient.

En résumé donc, les seuls appareils auxquels je reconnais une certaine valeur sont les pulvérisateurs, et ceux à qui je reconnais une valeur certaine sont les correcteurs.

Je m'attends maintenant à recevoir de véhémentes lettres de protestations de tous les fabricants et marchands d'appareils et produits économiseurs : je ne demande qu'à être convaincu, mais pas par des lettres ni des discours, mais seulement par des faits.

Henri PETIT.

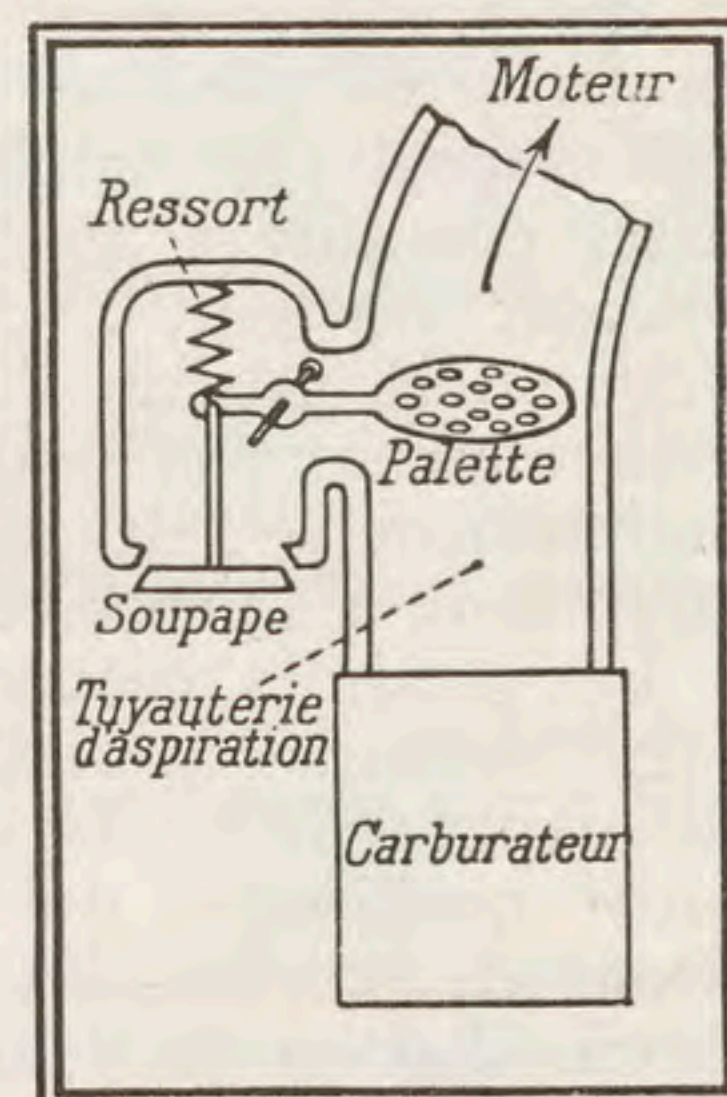


Fig. 6. — Le correcteur le plus simple qui n'est d'ailleurs pas le meilleur.

LE GRAND PRIX DE TOURISME DE 1922⁽¹⁾

Par Henri PETIT

APRÈS AVOIR ÉTUDIÉ LE RÈGLEMENT DU GRAND PRIX DE VITESSE DE L'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE DANS NOTRE DERNIER NUMÉRO, PASSONS AUJOURD'HUI A CELUI DU GRAND PRIX DE TOURISME ET A L'ÉNUMÉRATION DES CONCURRENTS

DANS le Grand Prix de vitesse, l'unique préoccupation du constructeur sera de tirer de son moteur le plus de chevaux possible en le faisant tourner à une très grande vitesse.

Tout autre est la question posée aux concurrents du Grand Prix de tourisme. Les organisateurs leur disent, en effet, en substance ceci :

« Voici un certain nombre de calories, représentées par 17 litres de carburant aux 100 kilomètres, à vous de les utiliser au mieux pour marcher le plus vite possible : il vous est loisible de prendre le moteur que vous voudrez, grand ou petit, de le faire tourner vite ou lentement : votre seule préoccupation doit être d'utiliser convenablement l'énergie que vous accorde le règlement. »

On voit que le problème du Grand Prix de tourisme est infiniment plus difficile que celui du Grand Prix de vitesse. Il est d'ailleurs tout à fait d'actualité ce problème : on sait le succès qu'ont remporté, depuis deux ans, toutes les épreuves où la consommation entrerait en ligne de compte et c'est justement pour répondre à la préoccupation générale que la Commission sportive de l'Automobile Club de France a établi sur ces bases, la deuxième partie de son Grand Prix. La formule n'est pas d'ailleurs nouvelle. Rappelons qu'en 1906 la Coupe de la Presse avait été courue, sous un règlement absolument analogue ; seule différait la quantité de carburant allouée, laquelle était, si je me souviens bien de 22 litres aux 100 kilomètres.

Nous avons examiné, à propos du Grand Prix de la consommation, l'année dernière, quelles étaient les conditions à réaliser pour utiliser le mieux possible les calories contenues dans l'essence ; rappelons rapidement ces conditions :

Le rendement du moteur, c'est-à-dire l'utilisation de l'énergie qui lui est fournie, est d'autant meilleur que le taux de compression adopté pour ce moteur est plus élevé. Or, avec l'essence dont l'emploi est imposé aux concurrents, il est bien difficile de dépasser pour la valeur d'un taux de compression, 6, 5, ou, exceptionnellement 7 ; on est limité, en effet, par des phénomènes de détonation et d'auto-allumage qui se manifestent dès qu'on fait tourner à pleine admission un moteur assez comprimé.

Si on pouvait employer au lieu d'essence, le benzol ou du toluène on pourrait aller beaucoup plus loin au point de vue compression : nous en avons parlé au moment du Concours de consommation, tout dernièrement.

Pour favoriser l'emploi de hauts régimes de compression, il faut d'abord soigner la forme de la chambre de compression, lui donner une forme aussi ramassée que possible, une culasse soigneusement usinée sans arêtes vives ni points saillants. Ensuite, il faut chercher à atténuer, s'il est possible, la vitesse de combustion du mélange air-essence.

On y arrive certainement, en injectant de l'eau soit sous forme liquide soit à l'état de vapeur, dans le mélange explosif. Il n'y aurait rien d'étonnant à ce que nous voyions employer, cette année, au Grand Prix de tourisme, des moteurs avec injection d'eau.

La question de distribution joue également un très grand rôle dans la possibilité d'employer un régime de détente élevé. La cylindrée incomplète est éminemment favorable au bon rendement du moteur : ce sont là des considérations sur lesquelles nous ne saurions insister en ce moment, où toutes ces idées sont dans l'air et où chacun est très à l'œil pour ne rien laisser transpirer de ses conceptions et de ses desseins. Nous devons donc nous en tenir forcément à des généralités.

Le premier problème qui se pose à celui qui veut établir un moteur pour le Grand Prix de tourisme est celui du choix des dimensions du moteur. Faut-il prendre un gros moteur, remplir imparfaitement ses cylindres et le faire tourner lentement, ou tout au contraire, un petit moteur, bien alimenté et tournant vite ?

Des enseignements tirés de la construction des voitures de tourisme permettent d'avoir déjà une première idée des dimensions du moteur le plus convenable pour avoir des chances au Grand Prix de tourisme. On sait, par exemple, qu'une 3 litres de série actuelle au moteur très poussé peut faire du 110 à l'heure en consommant à peu près la quantité de carburant allouée pour le Grand Prix. En serrant le problème d'un peu plus près on peut diminuer cette consommation, ce qui permet par contre-coup d'employer un moteur de cylindrée plus grande.

Il est probable que les concurrents du Grand Prix de tourisme auront des moteurs dont la cylindrée oscillera entre 3 et 4 litres. Moteurs de 3 à 4 litres donc, à cylindrée très incomplète à très haut régime de compression et à vitesse de rotation modérée, je veux dire par là, autour de 2.000 tours ; telle sera la formule générale des voitures du Grand Prix de tourisme.

Parmi elles, nous verrons certainement des sans soupapes du type Knight et ce n'est actuellement que dévoiler un secret de polichinelle que de dire par exemple que les voitures Peugeot qui prendront part au circuit de Strasbourg seront munies du sans-soupape.

D'ailleurs, moteur sans soupape ou moteur avec soupape se trouvent sensiblement sur le même rang en ce qui touche le problème spécial posé par le règlement du Grand Prix de tourisme.

Quelles seront les vitesses atteintes ?

Inférieures certainement aux vitesses des voitures de course. La puissance dont disposeront les moteurs sera sensiblement plus faible en effet, et, d'autre part, le poids et les dimensions des voitures seront plus grands.

LES ENGAGÉS, LES CONDUCTEURS La liste des engagés pour le Grand Prix de vitesse et celle du Grand Prix de tourisme ont été arrêtées comme suit à la date de clôture des engagements le 28 février :

Vitesse. — 3 Rolland-Pilain (France), 3 Sunbeam (Angleterre) ; 2 Delage (France) ; 2 Aston-Martin (Angleterre) ; 1 S. L. I. M. Pilain (France) ; 3 Fiat (Italie) ; 4 Bugatti (France) ; 1 Mathis (France) ; 3 Ballot.

Tourisme. — 4 Voisin (France) ; 3 Delage (France) ; 1 Aston-Martin (Angleterre) ; 3 Bignan (France) ; 1 S. L. I. M. Pilain (France) ; 3 Peugeot (France) ; 2 Bugatti (France).

Quant aux conducteurs, si le choix de certains constructeurs est définitivement arrêté pour quelques-uns, on ne peut se livrer, pour certains autres, qu'à des conjectures.

Chez Rolland-Pilain, que nous voyons en course pour la première fois, ce sont Guyot, Hémerly et Wagner qui tiendront les volants ; le passé de ces trois hommes est assez connu de nos lecteurs pour qu'ils puissent se rendre compte de la qualité du choix fait par les constructeurs tourangeaux.

Chez Sunbeam, c'est Chassagne qui vient en tête de l'équipe : rappelons que c'est lui qui a fait la meilleure course au Grand Prix de l'année dernière, l'équipe est complétée par deux amateurs que nous avons vus bien souvent dans nos grandes manifestations annuelles, Lee Guinness et Seegraves.

Chez Delage, il n'y a encore que Thomas qui soit définitivement arrêté. Chez Ballot, Goux, Foresti. Le troisième n'est pas désigné.

La voiture lyonnaise Slim sera conduite par un Lyonnais, Lecot qui a pris part déjà, en 1921, à plusieurs courses.

Bugatti restera fidèle à l'équipe qui a amené maintes fois ses voitures au poteau, c'est-à-dire Friedrich, vainqueur de la coupe des voitures 1920 et du circuit de Brescia en 1921, de Viscaya, Mones-Maury. Quant à la quatrième voiture, elle sera vraisemblablement réservée à un metteur au point de l'usine Bugatti, Marco.

La Mathis sera pilotée par Lahms.

Quant à la marque Aston-Martin, que nous voyons pour la première fois sur le continent elle aura probablement pour conducteurs, Zborowsky et Calvin-Gallon.

Enfin, Fiat aura deux des meilleurs conducteurs italiens soit, Nazzaro, le neveu du conducteur bien connu, Bordino et peut-être Felice Nazzaro.

Pour le Grand Prix de tourisme, chez Peugeot, Artault pilotera une des voitures et André Boillot une autre. Pour la troisième, mystère. Chez Bignan, De Marne ; quant aux deux autres, ils n'ont pas encore été désignés. Chez Delage, le même René Thomas de la course de vitesse et Rost. Chez Voisin, Rougier, Gaudermen et peut-être Duray. L'A. M. sera probablement conduite par le conducteur Maridet. Enfin, Slim prendra Grua comme pilote.

Quant aux pronostics, il est encore trop tôt pour les faire, attendons encore quelque temps, afin de pouvoir les formuler avec quelque chance d'exactitude.

Henri PETIT.

LE HUIS CLOS

COMMENT TRANSFORMER UNE TORPÉDO EN CONDUITE INTÉRIEURE, SANS FRAIS DISPENDIEUX

LA torpédo si agréable pendant l'été, devient au contraire insuffisamment confortable pendant l'hiver, soit que le froid devienne excessif, soit que la pluie sévise pendant plusieurs jours. Aussi beaucoup de propriétaires de torpédos voudraient-ils pouvoir transformer facilement, très rapidement et sans trop de peine, leur torpédo en conduite intérieure.

Jusqu'alors, les carrosseries transformables connues avaient le grave défaut de coûter très cher. On ne s'était guère préoccupé de trouver quelque chose qui donne satisfaction à l'homme d'affaires dont le budget est restreint en matière d'automobile.

Voici que la solution du problème paraît trouvée par le système que vient d'imaginer M. Rivierre système qu'il a baptisé le « Huis Clos ».

Depuis quelques mois M. Rivierre a déjà installé un grand nombre de ses carrosseries à l'entière satisfaction de ses clients, et nous pensons qu'à ce titre il est intéressant pour les lecteurs de la Vie au Grand Air d'être renseignés sur ce dispositif.

M. Rivierre est un vieux de l'automobile dont les succès comme coureur à bicyclette autrefois, à motocyclette et à tricar par la

(1) Voir le n° 874 de la « Vie au Grand Air ».

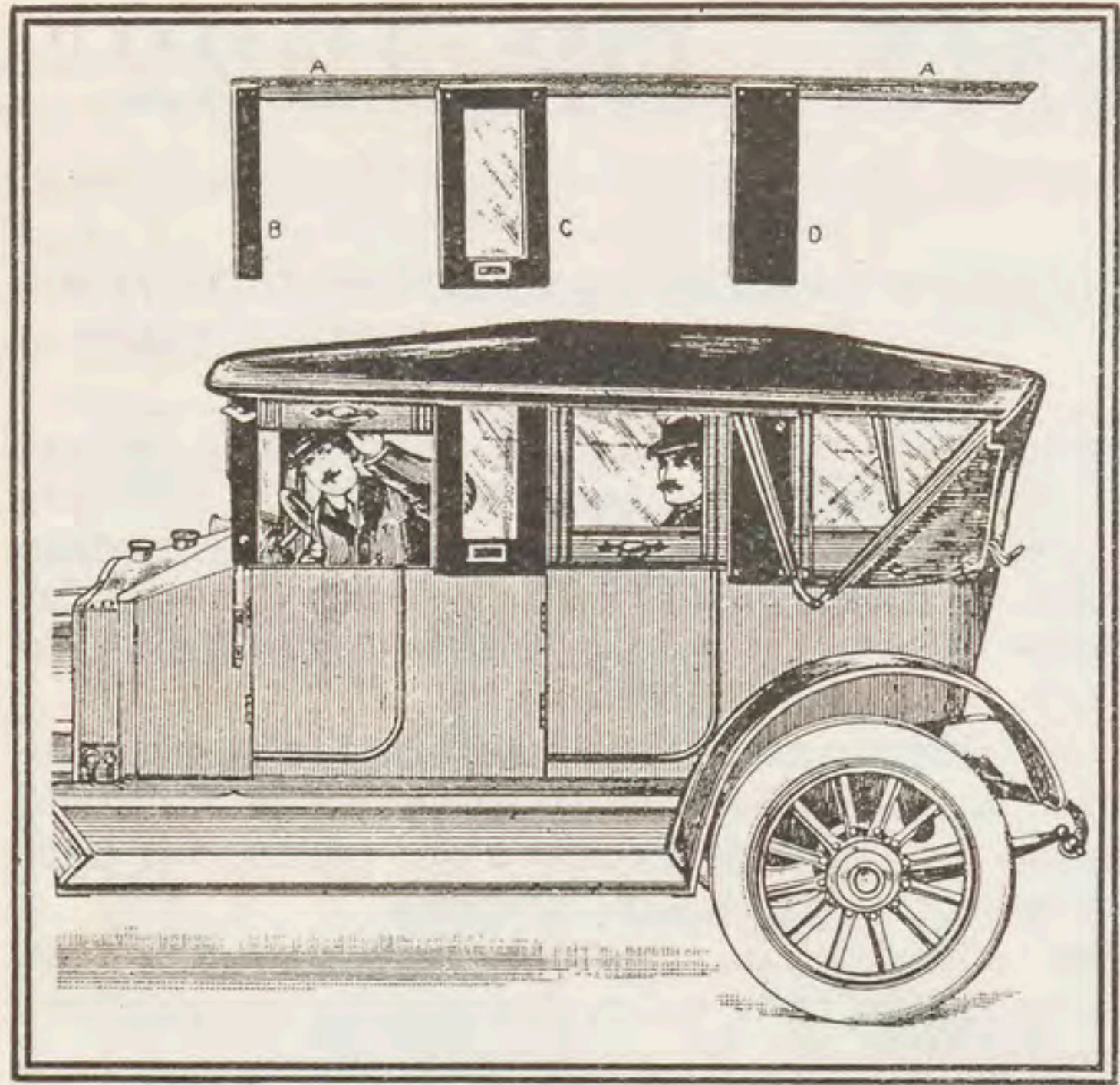


Fig. 1 et 2.

Le dispositif du Huis Clos, démonté et monté.

suite, sont encore présents dans la mémoire de ceux qui ont suivi au début la locomotion mécanique. C'est donc un praticien qui a construit le « Huis Clos », et un praticien de la route. Examinons un peu sa conception.

Le « Huis Clos » est un agencement aussi léger et aussi bon marché que possible, tout en étant extrêmement confortable et pratique : voilà un programme qu'il paraît difficile de réaliser ; voyons comment on l'a mené à bien.

Le « Huis Clos » utilise du torpédo le pare-brise et la capote sans aucune sorte de modification ; il ne reste donc plus pour obtenir la conduite intérieure qu'à fermer les côtés. On y arrive de la façon suivante :

Fixée contre le montant du pare-brise se trouve une tôle émaillée représentée en B sur la figure ; elle porte à sa partie supérieure une latte en bois représentée en A A', laquelle est fixée d'une part à la tôle B et d'autre part au cerceau arrière de la capote. Cette latte se trouve complètement dissimulée sous le rebord de la capote, et c'est elle qui va servir de point d'appui à toute l'ossature du « Huis Clos ».

Celle-ci se compose pour chaque côté de la voiture de deux cadres en tôle émaillée vissés d'une part à leur partie supérieure sur la latte, et d'autre part sur un rebord ménagé à leur partie inférieure sur le bord de la carrosserie.

Les bords de ces cadres comportent des rainures dans lesquelles glissent des rideaux en celluloïd, à coulisse. Ces rideaux s'enroulent sur des rouleaux à ressort montés chacun sur deux supports fixés à la latte A, si bien que dans la position d'ouverture ils se trouvent complètement masqués sous le rebord de la capote, et dégagent complètement les portières.

Pour les rabattre, rien de plus simple : on saisit soit à l'intérieur, soit à l'extérieur de la voiture, une poignée fixée sur la traverse inférieure des rideaux et l'on tire de haut en bas : le rideau coulisse dans ses rainures et un verrouillage à billes le maintient dans la position de fermeture. En outre, une patte en cuir permet de le fixer à un tourniquet placé à l'intérieur de la carrosserie.

Ainsi qu'on en juge par cette description et par les figures qui illustrent cet article, le « Huis Clos » est extrêmement simple, et aussi très léger. Son montage peut s'effectuer très rapidement, et grâce aux dispositions ingénieuses adoptées, il donne une fermeture tout à fait efficace.

J'oubliais de dire que vers la partie postérieure, le panneau en tôle émaillée D est relié à l'arrière de la capote par un rideau fixé au moyen de tourniquets, et que l'herméticité entre la latte A et le dessus de la capote est assurée au moyen d'une longue bande de toile caoutchoutée raidie par des baleines.

La voiture munie du « Huis Clos » est aussi confortable qu'une conduite intérieure. En moins de une demi-heure on peut démonter le système et revenir au torpédo, on verra combien ce dispositif est pratique. H. P.

LES AMORTISSEURS HOUDAILLE

L'amortissement des oscillations des ressorts — reconnu par tous indispensable si l'on roule sur mauvaises routes — ne peut se faire qu'en absorbant la force vive emmagasinée dans le ressort qui vient de travailler, au moyen d'un frein. L'expérience déjà ancienne des freins montés sur les affûts de canon pour limiter le recul, a montré que le frein hydraulique était sans rival pour assurer ce dur service.

Les amortisseurs Houdaille, connus des automobilistes du monde entier, ne sont autre chose que des freins hydrauliques dans lesquels le liquide travaillant est l'huile de ricin.

Construits avec autant de précision que les freins des canons à tirs rapide, ils sont le résultat de longues années d'études et d'expérience pratique de la route.

L'année 1921 a apporté au sympathique constructeur qu'est M. Houdaille les récompenses bien justifiées par ses efforts : classés premiers au concours de suspension de Bruxelles, les amortisseurs Houdaille viennent de se voir attribuer la Médaille d'or à l'Exposition d'Alger.

LA COURSE D'ENDURANCE DE MARLY



NAAS, SUR A. B. C.

Au concours d'endurance de l'U. M. C. à Marly-le-Roy, le 19 février, le champion Naas, sur moto 500 cmc. A. B. C., ainsi que son camarade d'équipe Maillot, termina sans pénalisation cette épreuve exceptionnellement dure, critérium de régularité. Tous deux, grâce à leurs remarquables motocyclettes A. B. C. n'eurent aucune pénalisation ni sur l'horaire ni pour arrêt du moteur.



L'EQUIPE DES CYCLECARS PEUGEOT

Les trois quadrilettes Peugeot engagées, terminèrent toutes le parcours sans pénalisation et obtinrent 3 médailles de vermeil, la plus haute récompense. Dans la même épreuve, Péan, sur sa motocyclette Peugeot 250 cmc. effectua également le parcours sans pénalisation et obtint une médaille d'or. Ce sont là de nouvelles performances remarquables à l'actif des machines Peugeot.



LE DIRIGEABLE A RARÉFACTION

Par Egedio GARUFFA

A LA SUITE DE L'ACCIDENT DU R 38 ANGLAIS ET DU ROMA ITALIEN, IL SEMBLE QUE L'ON DOIVE ÉTUDIER UNE NOUVELLE FORMULE POUR LES DIRIGEABLES. MM. VAUGEAN ET GARGIULO PARAISSENT L'AVOIR DÉCOUVERTE

SUPPRIMER les transports auxiliaires avec toutes leurs sujétions, supprimer la construction et l'entretien des voies ferrées, des gares et des ports, réduire au minimum le coût du matériel et de l'exploitation, tel est le problème qui a été résolu avec une simplicité originale par M. Alexandre Vaugean, dans la conception du Navire aérien.

Cet appareil, qui ne se sert d'aucun gaz et emprunte sa force ascensionnelle à l'air ambiant plus ou moins dépressé dans ses enveloppes, peut, à volonté et par le seul jeu de ses pompes, s'élever et descendre lentement sur la verticale. Il n'est donc tributaire d'aucun port, d'aucune gare, d'aucun champ d'atterrissage, ni d'aucune équipe de démarrage ; il ignore le « lâchez tout ». Un dispositif spécial de « self-abri », qui fait corps avec l'appareil, lui permet, une fois à terre, de se constituer son propre hangar : en comprimant l'air dans l'intérieur de ses flancs, il prend l'aspect d'une énorme baleine que nulle bourrasque ne peut ébranler.

L'air étant son seul élément, tous les points du globe lui sont accessibles, et la plus misérable cabane devient pour lui un port outillé de l'Océan ; il peut, sans faire marcher ses hélices et, tout comme l'oiseau, monter, descendre, flotter, planer à n'importe quelle hauteur, au-dessus d'un point quelconque ; embarquer, par exemple du caoutchouc dans une forêt inextricable, à l'aide d'un simple câble qui amènera la charge à bord, et pourra la déposer de même là où l'on voudra, sans aucun intermédiaire, sans aucun transbordement, avec ses propres équipes.

Pouvant monter très haut, il se trouve dans un ambiant de moindre résistance et les plus grandes vitesses utiles deviennent pour lui possibles.

L'inventeur ne s'est pas borné, du reste, à rechercher un appareil capable d'éliminer les transports auxiliaires, les voies ferrées, gares, ports, etc. ; il a voulu aussi diminuer les frais d'exploitation et d'amortissement du matériel et les répartir sur une échelle beaucoup plus vaste.

C'est dans cet ordre d'idées qu'il a envisagé la construction

d'appareils de 66.000 à 180.000 mètres cubes pour 115 à 200 mètres de longueur, pouvant porter depuis 100 passagers jusqu'à 150 tonnes de marchandises.

De plus, pour rendre la construction plus légère et, partant, plus économique, il a pensé à chauffer l'air dépressé contenu dans ses enveloppes en utilisant pour cela les gaz d'échappement des moteurs.

D'autre part, il a doué son navire d'une forme spéciale qui lui permet d'emprunter, sans dépense aucune, un supplément de force motrice à l'air qui s'engouffre dans la « zone de vide », créée à l'arrière de l'appareil par le seul fait de son déplacement.

Si, à toutes ces considérations d'ordre économique, on ajoute celle qui consiste à se passer de tout gaz étranger et à emprunter à l'air ambiant la force ascensionnelle dont il a besoin, il sera facile de se rendre compte des avantages que présente le Navire aérien, dont le rendement commercial ne peut même plus supporter la comparaison avec tous les appareils en usage de nos jours.

Nous ne pouvons manquer de dire, également, que les moteurs qui seront à bord de ce dirigeable fonctionneront à l'huile lourde et non à la benzine.

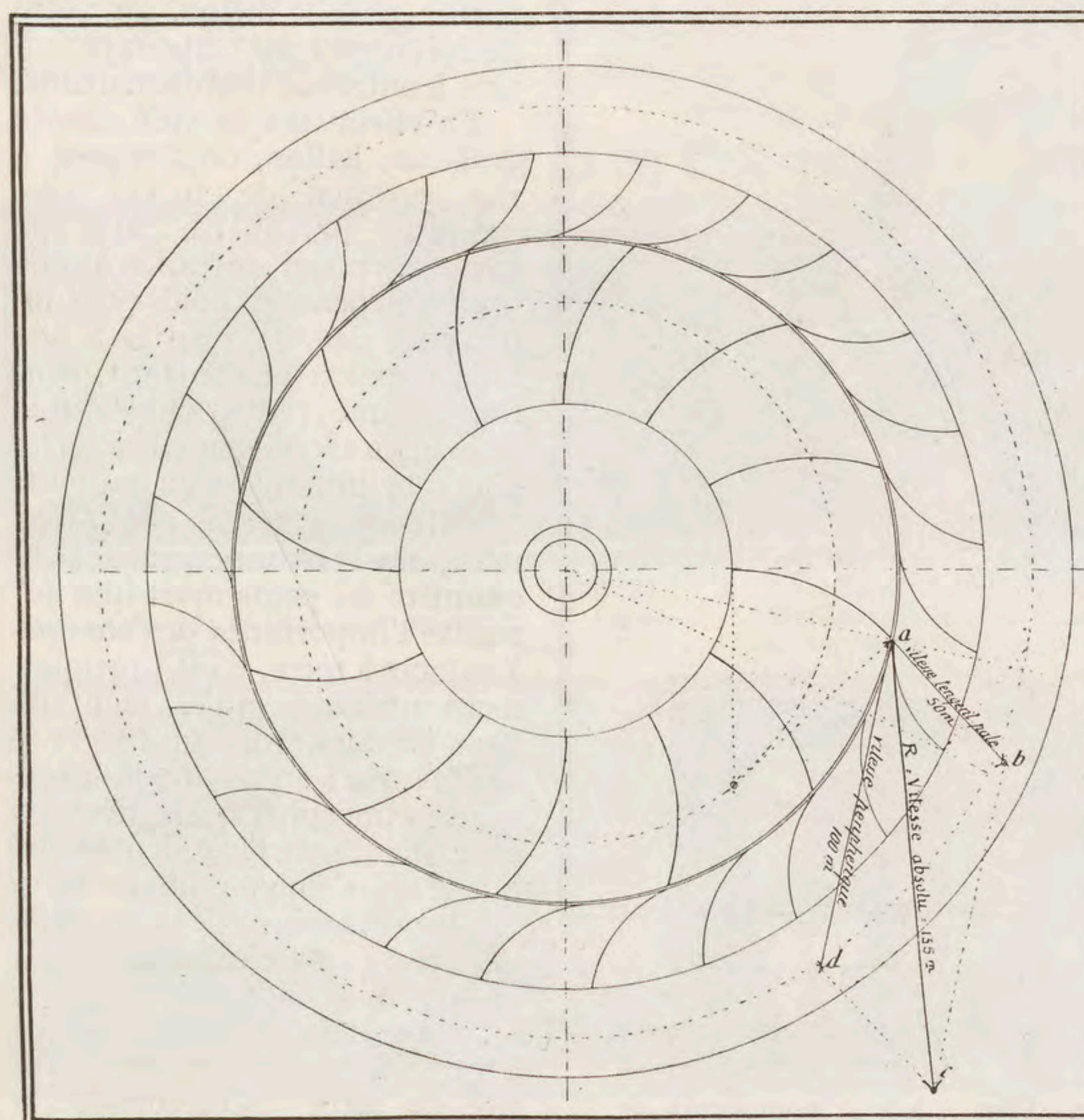
Ainsi donc, pas d'hydrogène, pas de benzine à bord !

Les causes d'incendie, si souvent observées dans tous les genres d'avions, seront inconnues du Navire aérien.

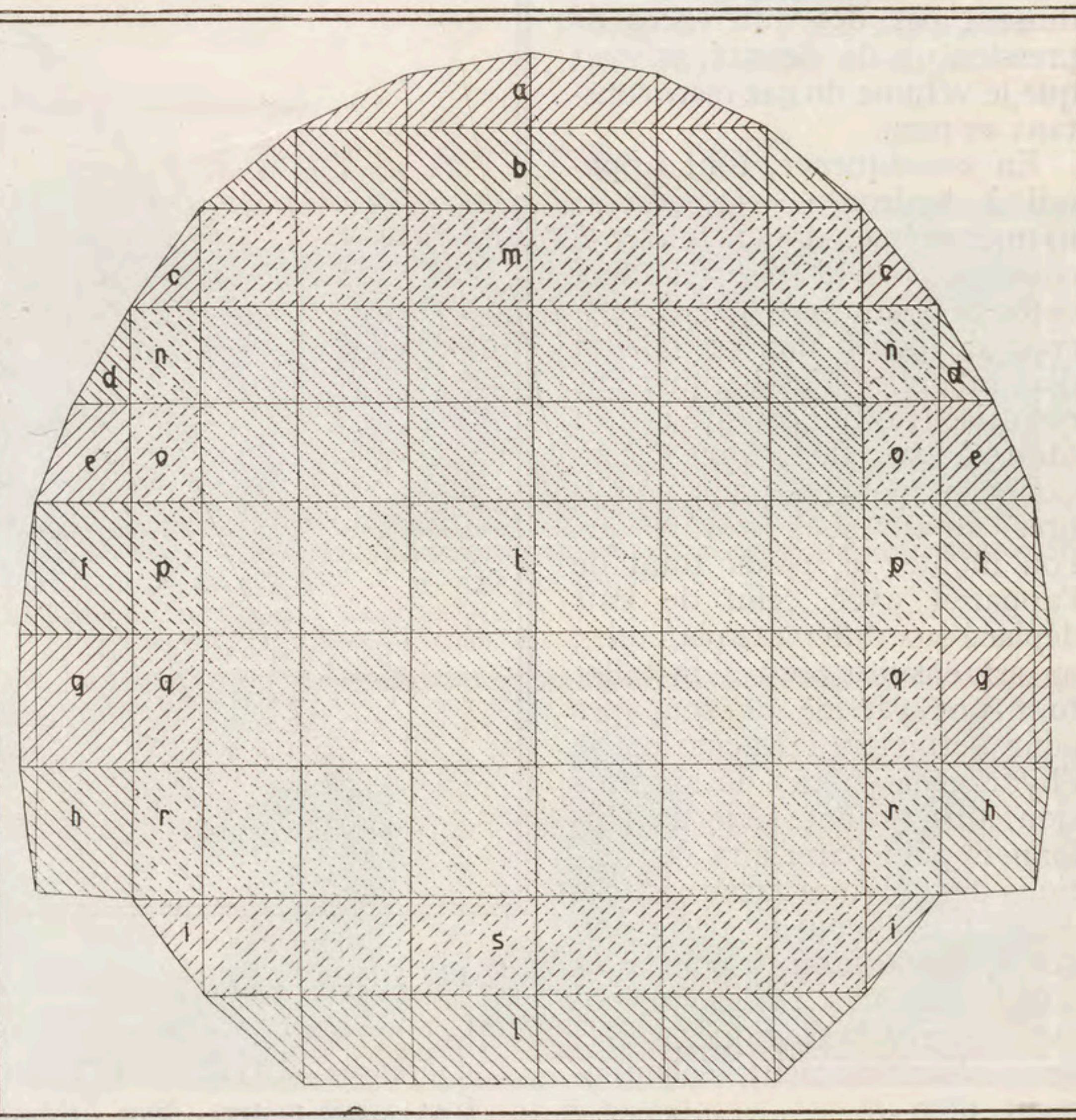
Muni de 4.000 kilogrammes de combustible et de tous les approvisionnements nécessaires, d'un poste de T. S. F. puissant, et offrant à ses passagers tout le confort qu'ils trouvent aujourd'hui dans les voitures de la Compagnie des Wagons-Lits, le Navire aérien de M. Vaugean satisfera toutes les conditions que doivent remplir les appareils de transports commerciaux aériens.

Mais, entrons dans les détails.

LES PRINCIPES DE L'INVENTION M. A. Vaugean a imaginé et étudié un nouveau type de dirigeable que l'on peut appeler dirigeable à raré-



Aspirateurs.



Compartiments étanches.

faction variable, car il se procure la force ascensionnelle en effectuant à l'intérieur de ses parois un vide partiel, variable à volonté, qui assure à l'appareil une très grande souplesse en même temps qu'une économie très appréciable dans ses frais de consommation.

Les dispositifs adoptés pour rendre pratique cette conception, qui modifie profondément les idées sur la construction actuelle des dirigeables utilisant l'hydrogène, sont caractérisés par une simplicité remarquable autant que rationnelle.

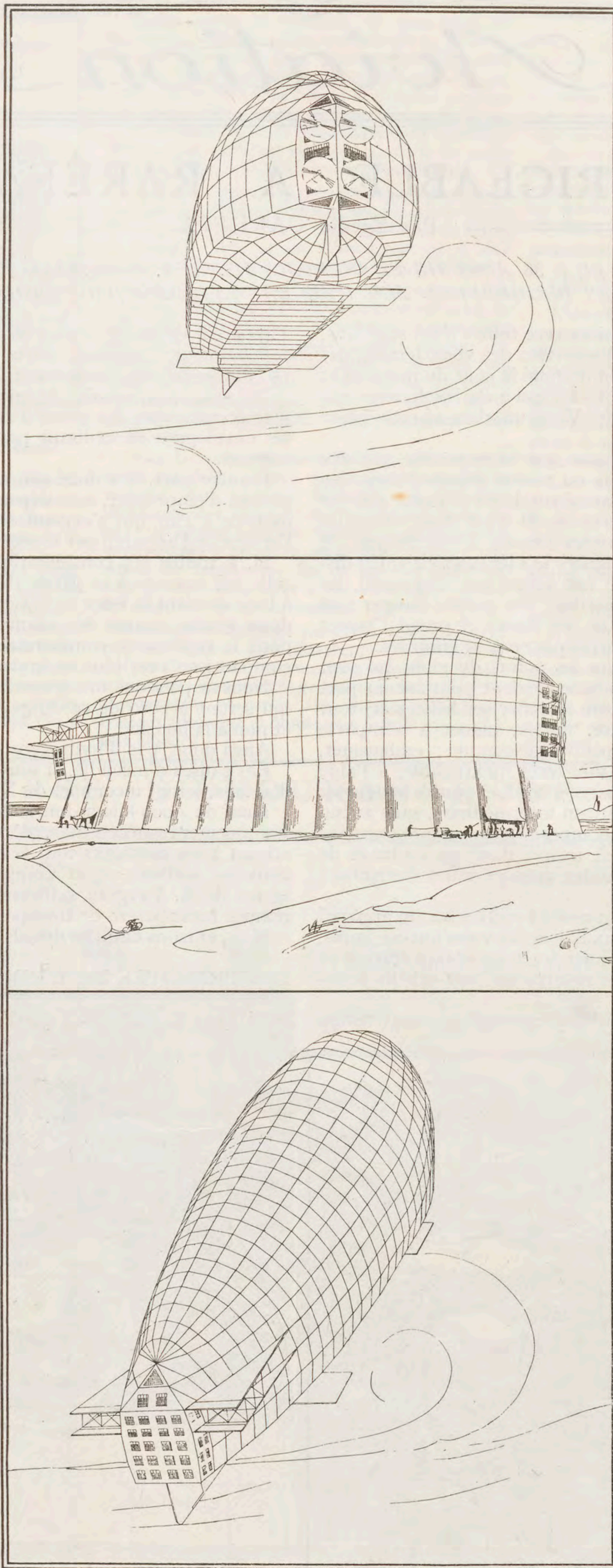
L'emploi de l'hydrogène, qui, par le fait de sa densité très réduite, assure aux ballons et dirigeables la force ascensionnelle dont ils ont besoin, leur impose en même temps des conditions très onéreuses de réalisation et de manœuvre.

Ainsi, à température donnée, la densité et la pression de l'hydrogène, ou de tout autre gaz, restant constantes, la force ascensionnelle elle-même, empruntée à cet hydrogène ou à ce gaz, demeure invariable, aussi bien que la pression qu'il exerce sur les parois de l'appareil. Or, chaque niveau atmosphérique étant caractérisé par des constantes propres bien définies de densité et de pression, il résulte que pour pouvoir évoluer en hauteur, les appareils à hydrogène sont obligés d'équilibrer à chaque instant, par le jeu de dispositifs convenables, leur poids et la pression intérieure du gaz, avec le poids et la pression de l'air ambiant au niveau considéré.

De plus, il est nécessaire de protéger les ballons contre les réactions thermiques qui se traduisent par des différences de pression ou de densité, suivant que le volume du gaz reste constant ou non.

En conséquence, tout appareil à hydrogène est, par sa nature même, une machine à corrections multiples et délicates se traduisant par un surcroît de poids mort : on est d'abord obligé d'embarquer une quantité très importante de lest (de 15 à 25 % de la force ascensionnelle globale) pour équilibrer, au fur et à mesure que l'on monte, le poids total de l'appareil avec celui de l'air déplacé aux différents plafonds ; on est ensuite tenu à installer tout un système de soupapes pour permettre l'évacuation de l'hydrogène en cas de surpression, ainsi qu'une série de ballonnets pour parer aux fluctuations des volumes gazeux en cas de dépression ou de perte ; on doit enfin se garantir contre les effets pernicioeux des phénomènes météorologiques, tels que : alourdissement, échauffement, etc.

Si l'on ajoute à ces imperfec-



LE DIRIGEABLE A RARÉFACTION VAUGEAN-GARGIULO

Cet appareil à dépression variable, supprimant toute crainte d'incendie ou d'explosion, ferait du 350 kilomètres à l'heure entre 6 et 7.000 mètres. Son *Self Abri* (fig. 2.) le dispenserait de tout hangar, champ d'atterrissage et équipe de démarrage.

tions probables, les dangers toujours réels de l'incendie et de l'explosion, il s'ensuit que la force ascensionnelle due à l'hydrogène ne saurait être utilisée qu'au prix de charges considérables imposées aux ballons et dirigeables actuels.

Cette vérité fondamentale a suggéré l'idée des appareils à vide, tirant leur force ascensionnelle de l'absence d'air dans un volume approprié. Malheureusement, le vide s'accompagne de pressions énormes sur les surfaces des cloisons, pressions qui imposent aux appareils tendant à l'utiliser des modalités de construction plus onéreuses encore que celles dictées par l'emploi de l'hydrogène.

Certains calculs, venant à l'appui des essais malheureux et retentissants de Marey-Mange, membre de l'Institut de France, ont fait un axiome de l'opinion déclarant le ballon à vide matériellement impossible.

Sans partager cet avis, parce que possibilité matérielle il y a (comme nous allons le voir dans le cas d'une sphère en acier spécial), nous estimons que, dans l'état actuel de la science et de l'industrie, les appareils à vide absolu ne sont pas pratiquement réalisables. Nous allons aussi démontrer que, même possibles, de tels appareils n'auraient qu'un très faible rendement et ne marqueraient, par conséquent, aucun progrès intéressant, ce qui ne veut pas dire que l'idée du vide doit être abandonnée ; bien au contraire.

Comme cela s'est rencontré souvent, dans le cas des ballons à vide, l'échec n'est dû qu'au fait d'avoir poussé à l'extrême une idée simple, logique et fructueuse en elle-même, au point de lui enlever par cette exploitation à outrance toute son utilité.

En effectuant le vide absolu dans un ballon, on l'expose à une pression de 10.333 kilogrammes par mètre carré de surface, ce qui entraîne à une grande dépense de poids pour un matériel devant résister à une telle pression et, partant, conduit à une réduction sensible de la force ascensionnelle à terre, plus sensible encore en hauteur.

Mais cette force ascensionnelle, ainsi réduite grâce à la quantité du poids mort que nécessite l'importance des charges à vaincre à terre, n'est pratiquement utilisable qu'en montant dans les airs ; or, au fur et à mesure que l'on monte, les pressions atmosphériques décroissent d'autant plus lentement que l'on s'éloigne de la terre (loi logarithmique de la pression de l'air) ; donc, illogisme flagrant, pour obtenir à terre, autrement dit dans un ambiant à pression maxima, une quantité de force ascensionnelle à utiliser en hauteur, on a dépensé

un poids formidable de matériel, qui, dans un ambiant à pression réduite, c'est-à-dire au fur et à mesure que l'on monte, se trouve, non seulement inutile, mais nuisible.

Le ballon à hydrogène, grévant sa force ascensionnelle commerciale du poids du lest qu'il doit embarquer à terre pour pouvoir manœuvrer en altitude, se trouve dans une situation analogue sinon inférieure à celle de ce ballon à vide avec son excédent de poids indispensable à terre et nuisible en hauteur, qui nous a fait dire que, quoique possible, l'appareil à vide ne peut pas être d'une réalisation pratique.

C'est à ce point critique du problème que M. Vaugéan intervient avec l'ensemble de ses travaux aéro-dynamiques, dont le Navire aérien qu'il a minutieusement étudié est une des applications :

A terre, où l'on est accablé par d'énormes pressions, enlever de l'intérieur du ballon juste la quantité d'air nécessaire pour « décoller » en emportant toute la charge utile, puis ensuite, en hauteur, pousser la raréfaction sur place par les moyens du bord, dans la mesure des besoins. Ce vide progressif, qui coûtera ainsi moins cher, sera continuellement et entièrement utilisable. Tel est le principe : il implique une vision nette et complète du problème de la navigation aérienne et a conduit M. Vaugéan à la création de l'appareil absolument nouveau, dénommé : Navire aérien.

LE DIRIGEABLE A RARÉFACTION VARIABLE

Avant d'aborder la discussion technique, il nous faut reconnaître que la réussite d'un dirigeable à raréfaction aurait une importance décisive pour l'avenir de l'aéronautique commerciale et militaire. En effet, tous les problèmes de sûreté, économie, construction, entretien, manœuvre, etc., trouveraient avec ce système une solution rationnelle et pratique. Rappelons, pour ne citer que les principaux avantages du nouvel appareil, l'économie des moyens permettant l'obtention de la force ascensionnelle, moyens qui se réduisent au bon fonctionnement d'une batterie de pompes ; la disponibilité immédiate et continue de ce moyen ; la rapidité avec laquelle le dirigeable pourrait être mis en ordre de marche en n'importe quel endroit ; l'aptitude du système à réaliser à tout moment et exactement, la quantité de force ascensionnelle correspondante aux constantes atmosphériques d'un plafond quelconque, réalisant ainsi, sans aucun besoin de lest, la permanence de la force ascensionnelle sur la verticale ; la possibilité de se mouvoir dans l'air aux différents niveaux, de monter et de descendre à volonté ; la facilité et la rapidité des manœuvres ; l'absence de tous corps dangereux pour le remplissage du ballon ; les bien moindres exigences de sécurité en l'air et de protection à terre, où l'appareil se constitue son propre hangar (self-abri) ; la faculté de se poser à terre ou sur l'eau et de s'envoler d'un point quelconque par la simple diminution de la densité de l'air restant dans l'appareil.

Signalons spécialement cette qualité, précieuse entre toutes, de pouvoir flotter au point fixe, qualité qui rend accessible au nouveau dirigeable tous les points du globe, transformant ainsi

un endroit quelconque dépourvu de toute facilité d'atterrissage et de toute organisation, en un port outillé dans l'océan de l'air.

Lesdits avantages du dirigeable à raréfaction variable, comparativement aux types connus à hydrogène, sont de telle importance, que la réussite du système Vaugéan assurerait la solution définitive, rationnelle, pratique, de la navigation aérienne ; c'est cette considération qui nous a déterminé à étudier de très près les travaux de l'ingénieur Vaugéan.

Ajoutons que la facilité de l'appareil nouveau à monter et à se maintenir à de grandes altitudes permet l'application pratique de certains principes tendant à ajouter à la poussée de translation, des forces perdues dans tout autre système, quoique résultant gratuitement du seul fait de la translation elle-même : la récupération de ces forces assurerait des vitesses inconnues jusqu'ici dans le transport aérien.

M. Vaugéan a doué son appareil de plusieurs inventions nouvelles appartenant à des domaines différents de la science, mais liées entre elles et se complétant réciproquement en vue du but général à atteindre.

La principale de ces inventions concerne le degré du vide à engendrer dans l'appareil et les moyens les plus aptes à l'assurer, tout en restant sous le régime des pressions minima possibles.

A cet effet, et en premier lieu, l'inventeur ne produit pas, à l'intérieur de l'enveloppe, le vide complet au niveau du sol, c'est-à-dire quand l'appareil doit gagner de la hauteur par rupture d'équilibre archimédien, il produit simplement la raréfaction suffisante pour provoquer cette rupture, laissant dans le ballon une notable quantité d'air qui assure une contre-pression de l'intérieur vers l'extérieur. Cette contre-pression est, suivant la loi de Mariotte, en rapport direct avec la densité du fluide rémanent.

La limitation, au niveau du sol, de la force ascensionnelle qui résulte de cette raréfaction partielle, est seulement apparente ; quoique nominale, elle est supérieure dans les dirigeables à hydrogène, elle diminue très rapidement avec la hauteur, ce qui les oblige, pour pouvoir monter, à avoir recours à de grandes provisions de lest, qui n'est, en somme, que l'expression potentielle d'une certaine quantité de force ascensionnelle en fonction de l'altitude.

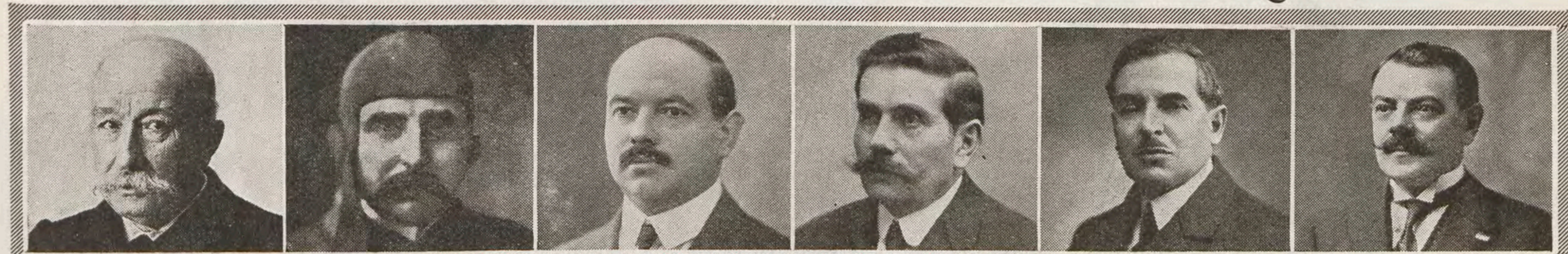
Avec un dirigeable à raréfaction variable à volonté et sans lest (dans le sens usuel du mot), la force ascensionnelle peut être maintenue constante en altitude, par le seul travail des aspirateurs bien réglés.

Cette idée de la raréfaction variable, point de départ de l'invention Vaugéan, a une très grande importance et pose le problème des dirigeables à vide d'une façon toute nouvelle.

Si l'expérience confirme les résultats de la théorie et du calcul ce qui n'est pas douteux, le dirigeable aura remporté, grâce aux travaux de M. Vaugéan, la victoire définitive dans sa lutte avec le plus lourd que l'air.

Egedio GARUFFA,
Ingénieur,
Professeur à l'Ecole supérieure
des Ingénieurs de Milan.

LA PROMOTION DE L'AÉRONAUTIQUE



M. Clément ADER,
commandeur de la Légion
d'honneur.

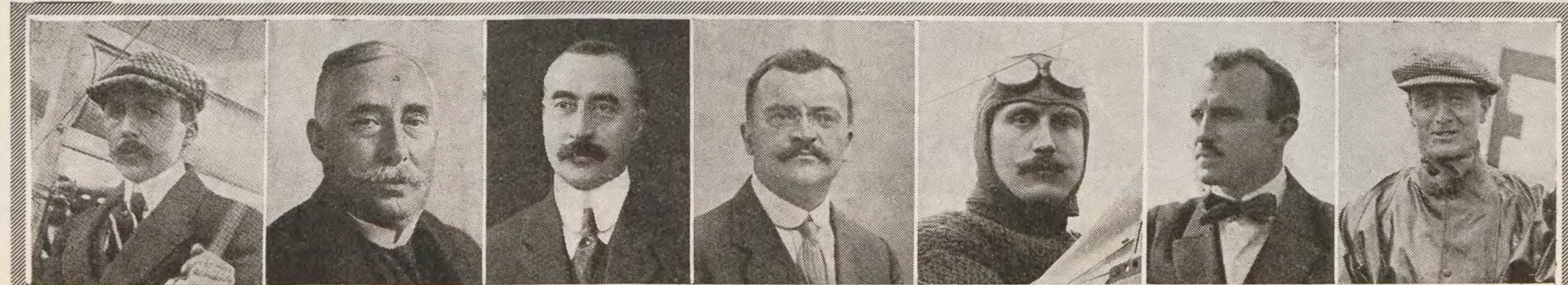
M. Louis BLÉRIOT,
officier de la Légion
d'honneur.

M. DELAGE,
directeur technique de la
maison Nieuport, officier.

M. René HANRIOT,
officier de la Légion
d'honneur.

M. BESANÇON,
secrétaire général de l'Aéro-
Club, officier.

M. LEMOINE,
directeur général de la
maison Peugeot, chevalier.



M. TISSANDIER, adm^r
des hydro-glisseurs de
Lambert, chevalier

M. Dick FARMAN,
chevalier de la Légion
d'honneur.

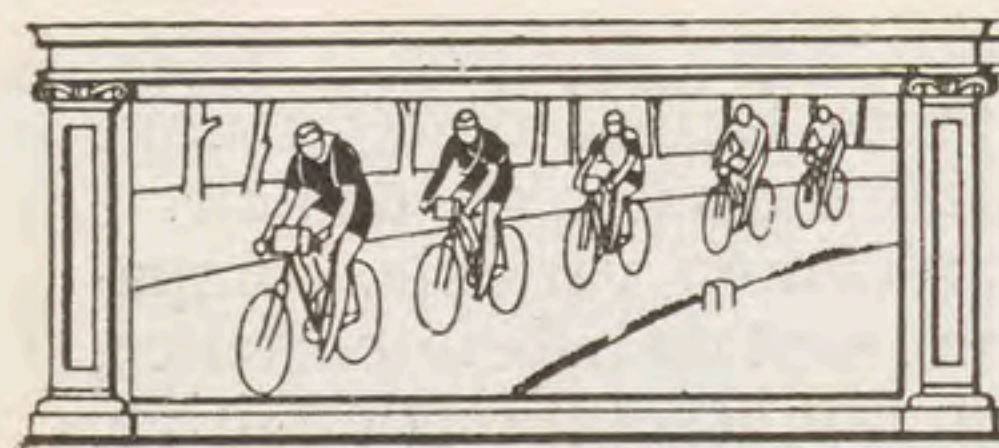
M. Luquet de St-Germain,
adm^r de Gnome et Rhône,
chevalier.

M. CLAUDEL,
créateur du carburateur,
chevalier.

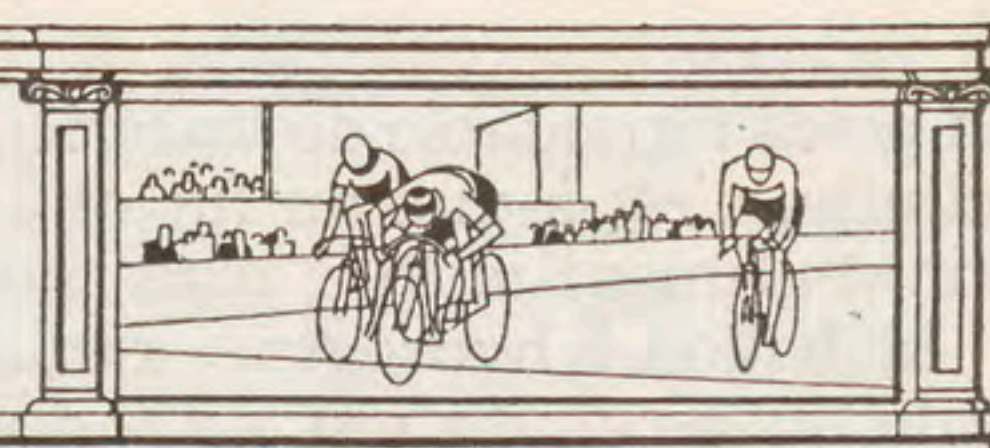
M. MALARD,
directeur des établis^{ts}
Lamblin, chevalier.

M. FRONVAL,
recordman du monde de
la virtuosité, chevalier.

M. D'OR
vainqueur du Grand Prix
de l'Aéro-Club, chevalier.



Cyclisme



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE DANS LES SIX JOURS

Par Gabriel POULAIN

LES SIX JOURS DE BRUXELLES ONT ÉTÉ MOINS INTÉRESSANTS QU'ON ÉTAIT EN DROIT DE L'ESPÉRER PAR SUITE DE CERTAINES IRRÉGULARITÉS QUI ONT FAUSSÉ LES RÉSULTATS ET PROVOQUÉ DE NOMBREUX ABANDONS

LES Six Jours de Bruxelles avaient réuni dix-sept équipes. Je n'ai pas l'intention de donner un compte rendu tardif d'une épreuve, qui aurait pu être fort intéressante et qui périclita par suite de fautes de coureurs et de bienveillance exagérée des juges. Mais pour bien suivre les phases de la comédie bruxelloise, il est nécessaire de rappeler les incidents de la course. Il y avait donc dix-sept équipes : Maurice Brocco-Georges Sérès, Marcel Dupuy-Godivier, Deruyter-Van Kempen, Marcel Buysse-Van Hevel, Marcel Berthet-Aerts, Vandeveld-Vanlerberghe, Defraye-de Pauw, Ali Neffati-Léon Georget, Degraeve-Juseret, Théo et Henry Wynsdau, Robert Walthour-Ross, Dewolff-Stockelynck, Rielens-Eyckmans, Pagnoul-Haidon, Budts-Verbraecke, Standaert-Dossche, Verbeck-Duray.

A la seconde heure, Duray-Verbeck et Budts-Verbraecke prennent un tour. Neffati et Léon Georget, qui étaient avec eux, se voient refuser le leur pour mauvais relais. Quelques instants après, Dewolff et Stockelynck se dédoublent. Après un peu de répit, Dossche-Standaert, Georget-Neffati et Defraye-Degraeve en font autant, suivis presque aussitôt par Haidon-Pagnoul, puis par Ross-Walthour. Le tout en moins de deux heures : 8 équipes sur 17 avaient réussi à s'assurer un tour d'avance. Comme nous sommes loin des arrivées en peloton des Six Jours de Paris et comme cela nous rappelle plutôt les courses de primes où un frein habile autant que persistant permet à certains de fausser compagnie à leurs camarades !

A la quatrième heure, Ross-Walthour perdent leur avance et reviennent dans le lot des champions qui suivent à un tour les heureux échappés.

Dès le matin du second jour, nouvelle échauffourée : Vandeveld-Vanlerberghe démarrent au moment où on balaye la piste. Ils profitent du repos des équipiers qui sont descendus, croyant pouvoir se livrer sans crainte au sommeil. Quand ceux-ci arrivent il est trop tard, les deux belges se sont dédoublés et Haidon-

Pagnoul perdent un tour. Le groupe de tête comprend donc toujours 7 équipes. A 6 heures du soir, Vandeveld-Vanlerberghe recommencent ; ils se sauvent et Van Kempen, en tête de la ronde, les regarde faire, intéressé. Les juges n'accordent pas le tour aux Flandriens et donnent 100 francs d'amende à Van Kempen. L'émotion n'est pas encore calmée que les frères Wynsdau s'échappent et se dédoublent. Le soir, Pagnoul-Haidon et Walthour-Ross reprennent place dans le premier peloton. Puis, Duray-Verberck s'enfuient, doublent tout le lot et sont seuls en tête. Et vous voyez qu'à aucun instant vous n'avez vu paraître les champions dans ces tours de passe-passe ! Les Brocco-Sérès, Deruyter-Van Kempen, Aerts-Berthet, Dupuy-Godivier sont à deux tours.

Troisième jour : Haidon-Pagnoul, après un bel effort, reprennent un tour, Rielens-Eyckmans les imitent. A la 49^e heure, Rielens-Eyckmans recommencent, suivis de Walthour-Ross. Ces deux équipes forment donc avec Haidon-Pagnoul et Duray-Verberck le peloton de tête : qui l'eût cru ! Les mauvais relais se succèdent avec régularité. A la 69^e heure, Buysse-Van Hevel, Aerts-Berthet, Deruyter-Van Kempen lâchent leurs camarades et parviennent à se dédoubler, n'ayant plus qu'un tour de retard sur les leaders. Des tours trop facilement pris ne sont pas accordés et pourtant n'est-ce pas à ceux qui mettent le frein qu'on devrait s'en prendre ? Enfin, un effort des as : Deruyter-Van Kempen, Buysse-Van Hevel, Brocco-Sérès, Aerts-Berthet doublent leurs camarades et viennent compléter le peloton des premiers. Mais les Flandriens ne l'entendent pas ainsi et Vandeveld-Vanlerberghe, démarrant, parviennent à se classer seuls en tête, avec le sourire. Un moment après, ils recommencent, mais si aisément que le tour leur est refusé. Il ne faut pas abuser des meilleures choses !

Rien à signaler pour le quatrième jour, déclare le communiqué, à part l'abandon de Deruyter, fortement touché, au moment où il semblait devoir gagner. Berthet en fait autant.



AERTS

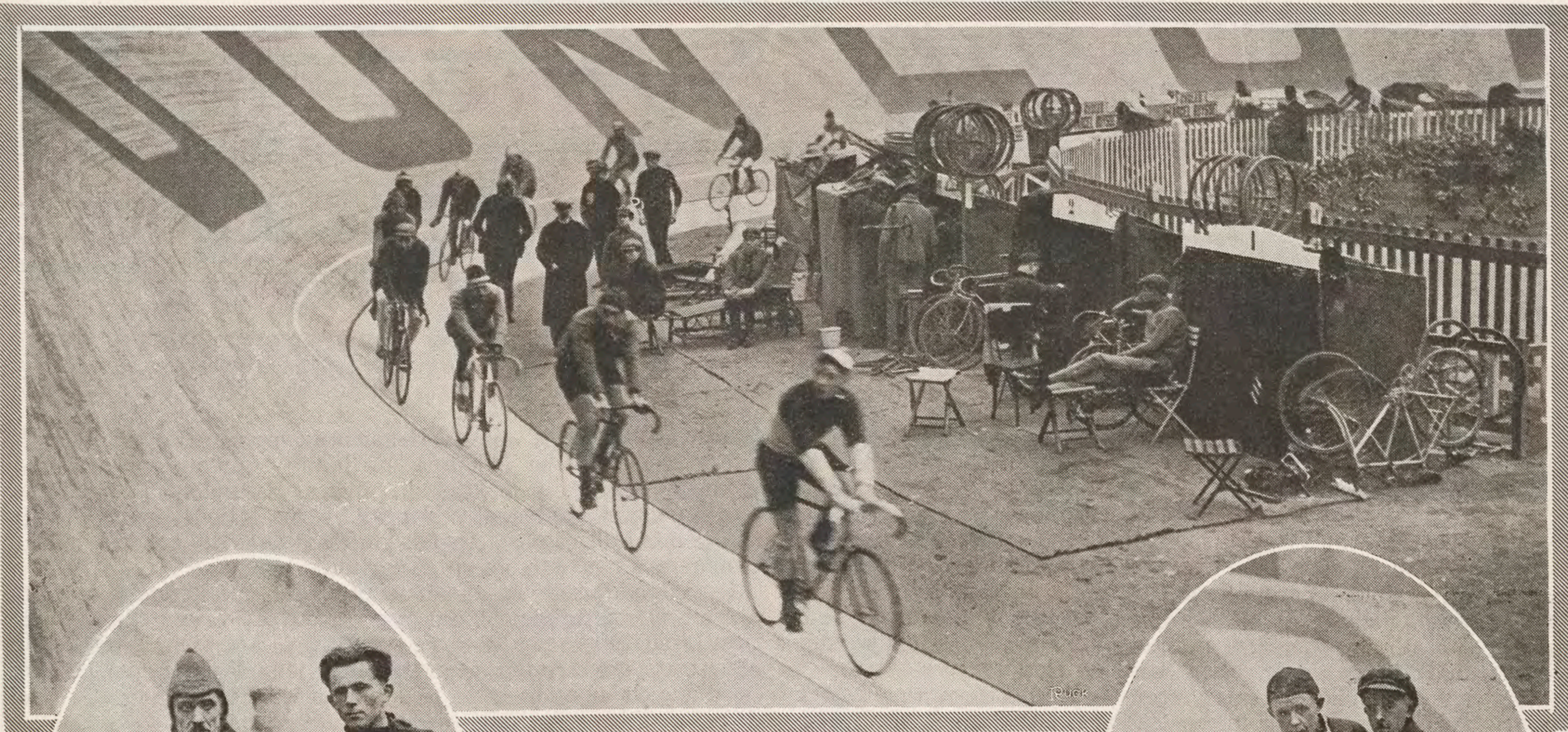
Vainqueur des Six Jours de Bruxelles, termina en faisant équipe avec Van Kempen.

VAN KEMPEN

La victoire de Van Kempen dans les Six Jours de Bruxelles est sujette à caution. Aerts, et lui, ayant triomphé par ruse. Ils couvrirent 3.666 kil. 560 m.

BROCCO ET GODIVIER

Brocco, se ressentant des Six Jours de New-York, abandonna, ainsi que Godivier.



VANDEVELDE

Vandeveldé, qui avait un tour d'avance, abandonna à la suite d'incidents.

Vandeveldé-Vanlerberghe mènent avec 2 tours sur Aerts-Van Kempen, Rielens-Eyckmans, Wynsdau frères, Brocco-Sérès et Buysse-Van Hevel, précédant de 4 tours le troisième groupe. D'autres sont à 5, 7 et 9 tours (Dupuy-Standaert). Budts-Verbracke prennent quatre tours en moins d'une demi-heure : quels champions ! Ils sont *ex æquo* avec Vanlerberghe-Vandeveldé qui ne trouvent plus cette plaisanterie à leur goût.

Dernière journée : Van Kempen démarre de la queue du peloton, en tête duquel mène son équipier Aerts. Lorsqu'il a un demi-tour d'avance, Aerts s'écarte de la corde pour laisser passer ses concurrents. Un tour est vite pris dans ces conditions. Van Kempen-Aerts n'ont plus qu'un tour de retard. Aerts recommence et l'équipe est à égalité de distance avec Vanlerberghe-Vandeveldé ; elle a une grande avance de points. Les Flandriens protestent avec énergie contre le premier tour qui a été volé, disent-ils. Ils réclament. Les arbitres rejettent la réclamation, et Vanlerberghe-Vandeveldé abandonnent. Ils veulent revenir sur leur décision, mais les juges s'y refusent.

La pluie, la neige, le froid font faire plusieurs neutralisations. Aerts-Van Kempen sont seuls en tête. Walthour-Ross abandonnent, Dupuy-Standaert les imitent, Brocco-Sérès font la même chose. Des tours sont encore perdus par les équipes ayant pas mal de retard. Duray-Verbeekt s'arrêtent et la course se termine entre 6 équipes seulement : Aerts-Van Kempen ont un tour d'avance, sur Rielens-Eyckmans, 2^e, les frères Wynsdau et Budts-Verbracke, à 2 tours, Pagnoul-Juseret, à 3 tours, Neffati-Léon Georget, à 7 tours. C'est dire que le déchet fut considérable. Et la victoire, j'ose le dire, n'aurait pas dû sourire à ceux qui prirent leur avance

LA RONDE DES SIX JOURS

La course des Six Jours de Bruxelles se termina avec 6 équipes seulement. Elle fut à diverses reprises particulièrement irrégulière.

Le cinquième jour, quatre équipes prennent un tour : Van Kempen - Aerts Brocco-Sérès, Vandeveldé - Vanlerberghe et Buysse-Van Hevel. Pour mauvais relais, Buysse-Van Hevel ne se voient pas accorder leur tour.

Le résultat de cette chasse donne Vandeveldé-Vanlerberghe en tête avec deux tours.

Il n'y a plus que 13 équipes en course :

d'une façon irrégulière, par une ruse qui semble plutôt une fraude. Là il ne s'agissait pas de tactique, mais d'une échappée absolument contraire au règlement et à la justice. Aerts-Van Kempen pouvaient gagner autrement. Ils ont profité de l'inconcevable bienveillance des juges. Mais si de semblables mœurs s'implantaient dans les courses de Six Jours, où irions-nous ? Et je crois que le public aurait vite fait de désertier les théâtres de semblables vaudevilles.

Cette épreuve nous a tout au moins prouvé qu'il faudrait se montrer inexorable pour les équipes qui laissent s'échapper des coureurs sans essayer de les rejoindre. D'autre part, elle a montré aux champions qu'il faut toujours se méfier des Belges, et des Flandriens en particulier, dont la résistance et l'endurance font des hommes extrêmement redoutables.

Dans les Six Jours, où routiers, hommes de fond et coureurs de vitesse luttent ensemble, le grand tort qui enlève souvent de l'animation, c'est que chacun ne veut pas employer ses qualités au mieux de ses intérêts.

Le routier se réserve pour les sprints où il n'a aucune chance, au lieu d'attaquer l'homme de vitesse en le fatiguant entre les sprints et en ayant raison de lui par des démarrages sans cesse renouvelés. Le meilleur jeu pour les coureurs de route ou de train est de profiter des accalmies, afin de tirer le maximum de leurs moyens, c'est-à-dire multiplier les emballages sans s'occuper des points du classement. En renouvelant leurs efforts, ils parviendraient à prendre un tour. Tout travail habile trouve sa récompense. Mais 90 pour 100 des coureurs l'ignorent, et c'est pourquoi on voit des hommes de quatrième catégorie finir la 144^e heure, sans avoir été doublés, alors que souvent, le dimanche, ils ne suivent pas le train dans une course de prime et se font prendre un tour en moins de 5 kilomètres.

Les Six Jours de Paris nous permettront d'assister à du vrai sport !

Gabriel POULAIN.



VANLERBERGHE

Coéquipier de Vandeveldé qui abandonna quand il semblait avoir la victoire assurée.



Athlétisme



CRIQUI EST-IL MEILLEUR QUE LEDOUX ?

Par Jacques MORTANE

LA VICTOIRE DE CRIQUI SUR LEDOUX, EN 83 SECONDES, EST-ELLE DÉCISIVE ? UN SUCCÈS TROP RAPIDE, ENTRE DEUX CHAMPIONS, EST-IL CONCLUANT ? LEDOUX, EN TOUS CAS, RESTE LE MEILLEUR HOMME DE SA CATÉGORIE.

LE 4 février, au Cirque de Paris, en 83 secondes, Eugène Criqui, champion de France des poids plumes, a mis knock-out Charles Ledoux, champion d'Europe des poids coqs. Ce résultat rapide fera dire par le profane qui lira le titre de cet article : « Criqui vainqueur en 83 secondes ? Et l'auteur a l'audace de demander s'il est meilleur que Ledoux ? » Évidemment, au premier abord, il semble que cette question soit une plaisanterie, mais si on réfléchit, on tire des conséquences qui obligent à ne pas considérer ce résultat comme donnant une idée exacte de la différence de valeur entre les deux boxeurs.

Exemples : Gaillard a tenu 5 reprises devant Criqui. Or, Ledoux a triomphé trois fois du même Gaillard, sur quatre rencontres. Dans la quatrième, qui remonte à 1912, Ledoux fut battu aux points en 10 reprises, mais prenait sa revanche par deux fois quelques mois après. Dastillon, en 1912, triompha aux points de Criqui, en 15 rounds. Or, en 1921, le même Dastillon a été knock-outé en 42 secondes par Ledoux. Durocher battu en 6 reprises par Criqui, en 1918, fut mis hors de combat en 1 round, en 1919, par Ledoux. Tommy Noble obligea Criqui à abandonner au 19^e round, puis fit match nul avec lui en 20 reprises, en 1919, alors que, la même année, il était mis knock-out à la 10^e reprise par Ledoux. Walter Ross abandonna au 12^e round devant un Ledoux, grippé, et fut mis hors de combat à la 15^e reprise, par Criqui, les deux matches se disputant en 1919.

Je n'insisterai pas davantage. Je ne rappellerai que pour mémoire les merveilleux combats livrés par Charles Ledoux, en Amérique, contre Johnny Buff, Joe Lynch, Pete Herman qui, chacun, furent champions du monde de la catégorie des poids coqs : Joe Lynch quand il ne l'était pas encore, Johnny Buff

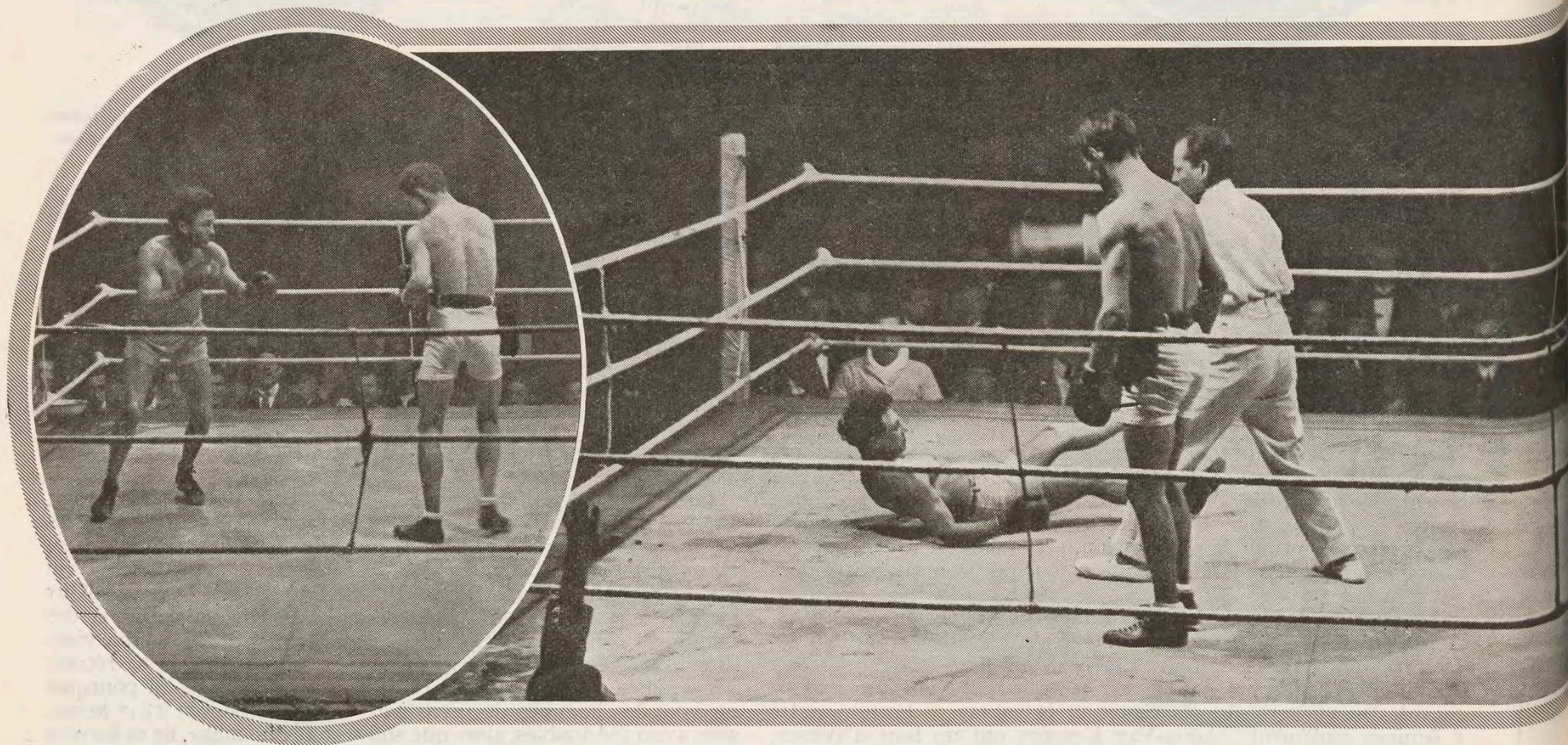
lorsqu'il allait l'être et Pete Herman au moment où il l'était. Je citerai également les victoires sur Johnny Coulon, ancien champion du monde, Jim Driscoll, ancien champion d'Angleterre, J. Higgins, champion d'Angleterre. Je ne retiens pas la défaite aux points infligée par l'Anglais Harisson dans des conditions trop ténébreuses pour être acceptée comme exacte.

Ces comparaisons et souvenirs prouvent que l'homme que nul n'avait pu mettre knock-out fut vaincu par Criqui d'une façon trop rapide pour que les vrais sportsmen l'acceptent d'une façon définitive et se servent de ce résultat pour déclarer que Ledoux est d'une classe inférieure à celle de son vainqueur.

L'EXPLICATION D'UNE DÉFAITE Mais alors comment admettre, comment expliquer cette défaite qui provoqua une véritable stupéfaction ?

A mon sens, Charles Ledoux pécha par excès de confiance. Dès le début du match, les deux adversaires, négligeant la période de préparation et d'observation, s'élancèrent l'un contre l'autre. Ledoux, d'une attaque redoutable, envoya Criqui au sol. Celui-ci donna l'impression d'être bousculé, plutôt que touché, mais, lorsqu'il se releva, son rival s'aperçut qu'il saignait de la bouche. Il en conclut qu'il avait bien frappé.

On fit dire à Criqui dans un interview qu'il avait reçu un coup de tête. Outre qu'on ne le vit pas, qu'on ne l'aperçoit pas sur le film, que Ledoux n'est pas un boxeur de crâne et que Criqui est un garçon sympathique, je crois que l'auteur de l'interview ne comprit pas ou qu'il voulut faire une de ces charmantes plaisanteries qui suffiraient à brouiller des camarades loyaux et honnêtes, si on y prêtait attention.



LE COMMENCEMENT

Les deux boxeurs ne perdent pas leur temps en vaines observations et commencent immédiatement la rude bataille.

LEDoux VA A TERRE

Après une attaque de Ledoux qui envoie au sol Criqui, aussitôt relevé, le champion d'Europe des poids coqs voit un filet de sang au coin de la bouche de son adversaire. Il prend confiance, ce fut sa perte. Espérant finir Criqui, il se découvre, mais son rival profite de l'ouverture.

Ledoux, pensant avoir commencé à faire des ravages, voulut continuer. Il oublia toute sa préparation, tous les conseils, il se découvrit imprudemment : pour attaquer efficacement, il ne saurait être question d'arriver en se cachant. Il se présenta donc avec ses deux bras prêts au travail, mais Criqui avait vu l'ouverture : il profita immédiatement de la faute énorme commise et, de son fulgurant crochet du gauche, il partit. Il toucha Ledoux non pas à la mâchoire, comme on l'a dit, mais au-dessous de l'œil à la naissance du nez, y occasionnant une enflure qui dura quinze jours. Ledoux tomba. Les lampes à lumière oxhydrique l'aveuglèrent. Au lieu de se reposer au sol, il voulut se relever aussitôt, trouvant indigne de sa part de profiter du délai de dix secondes autorisé. Pendant ce temps, Criqui restait tout près, trop près de lui et l'arbitre aurait dû l'éloigner. On voit nettement sur les photographies que le vainqueur est en garde, disposé à attaquer dès que son adversaire se redressera. C'est une faute du directeur de combat : lorsqu'un homme est à terre, son rival doit se tenir à trois pas.

Ledoux, à nouveau debout, n'était plus lui-même. Il était légèrement étourdi. Au lieu de se couvrir, il revint les bras à peine en garde, le menton s'offrant. Du droit, du gauche, Criqui frappa à la pointe et ce fut l'effondrement. A terre, Ledoux essaya de se relever, mais les jambes cherchaient un point d'appui qu'elles ne pouvaient pas trouver. Le cerveau, à peine endormi, se réveillait, les muscles obéissaient sans force, incapables de rendre à la magnifique machine la puissance et la vigueur que l'atteinte à la mâchoire avait fait s'enfuir.

Ainsi se déroula le drame poignant où celui qui n'avait jamais pris le compte dut entendre égrener les dix secondes fatidiques et prononcer sa défaite.

Ce compte rendu, conforme à la réalité, le film le prouve, démontre que le véritable artisan de la victoire de Criqui fut la chute de celui-ci au début de la rencontre.

QUE CONCLURE DU RÉSULTAT ? Je n'ose plus dire avec la même énergie qu'avant le match que Charles Ledoux est supérieur à Criqui, étant donné le passé des deux hommes, mais, à la suite de la défaite exceptionnellement rapide du champion d'Europe, je crois me faire l'interprète de tous les vrais sportsmen, épris de justice, en réclamant une revanche. Et je serais bien étonné si le même résultat se reproduisait.

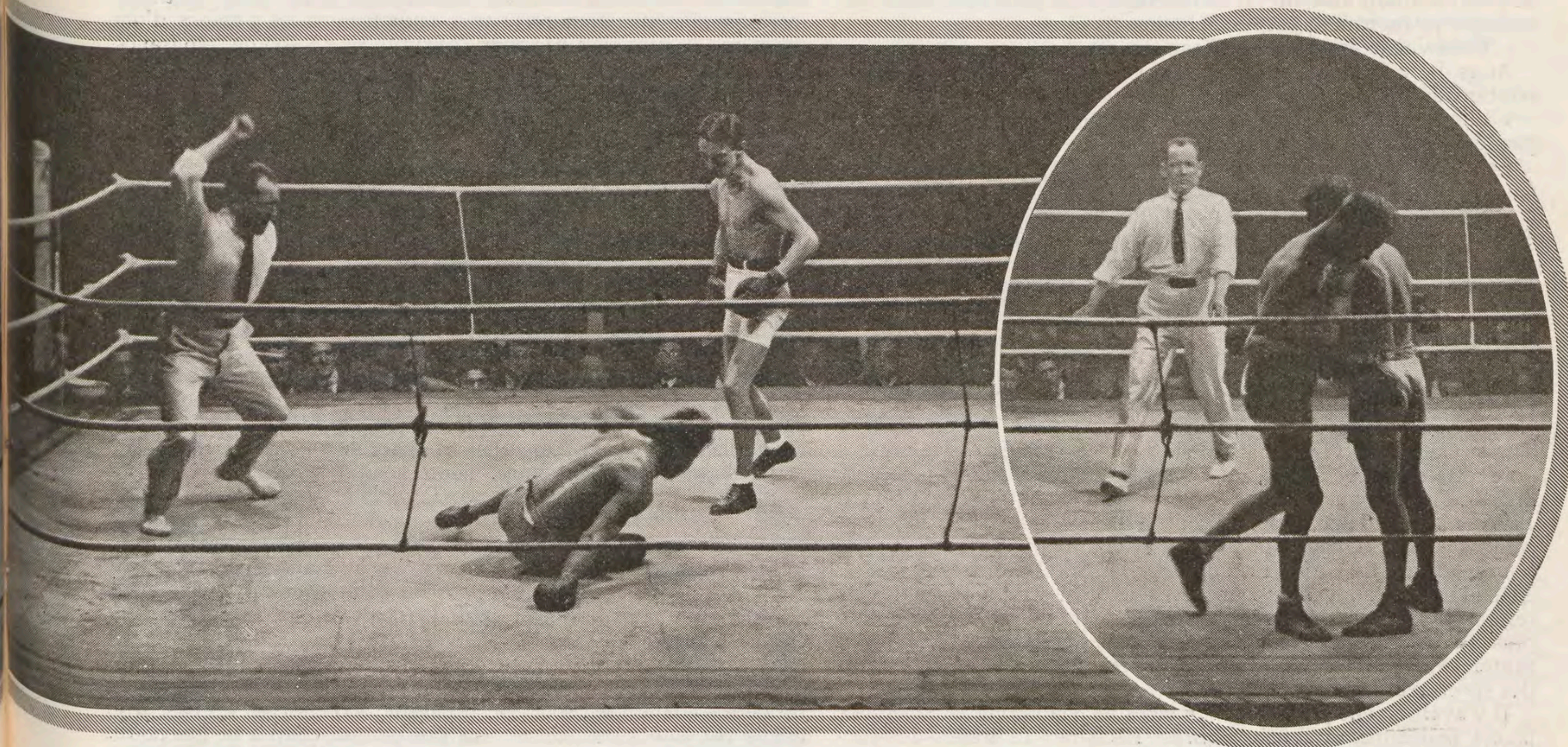
Jadis, lorsque les boxeurs combattaient aux poings nus, sur le gazon, s'il arrivait qu'un homme mît son adversaire knock-out à l'aide d'un seul coup de poing ou pendant le premier round, cette

victoire n'était pas concluante et ne constituait pas, auprès des connaisseurs, une preuve de supériorité suffisamment probante. Les deux rivaux étaient matchés à nouveau. Si le triomphateur du précédent combat remportait un second succès, il était bien considéré comme le meilleur. Mais, en définitive, on procédait à deux manches et une belle, s'il y avait lieu. Cette méthode était beaucoup plus juste que celle qui consiste actuellement à discerner la valeur d'un boxeur au temps qu'il met à knock-out ses adversaires. Un coup de chance peut favoriser le moins bon, le meilleur en est victime et se trouve déchu. Cette façon de voir est parfaitement injuste et antisportive. On ne doit pas être condamné sans appel. Je sais bien que neuf fois sur dix, l'homme supérieur ne sera pas mis hors de combat, mais il suffit de se placer dans le dixième cas. Mieux vaut se tromper par l'excès de confiance qu'on accorde à un vaincu, que dans la réputation établie sur un coup heureux que son auteur serait incapable de renouveler.

Autant je suis convaincu que Sam Langford vainqueur de P. O. Curran en un coup de poing, Carpentier de Beckett en 74 secondes, Ledoux de Dastillon en 42 secondes auraient été capables de rééditer leur victoire, autant je crois impossible que Criqui puisse encore avoir raison de Ledoux en 1 m. 23 s. Il y a une question de classe qui domine. Et j'ajouterai même que je ne pense pas que Jack Dempsey pourrait vaincre à nouveau Carpentier en quatre reprises. Je sais bien qu'il existe un facteur moral qui retire de ses moyens au pugiliste battu affrontant de nouveau son vainqueur, mais je ne pense pas qu'il puisse influencer celui qui s'est rendu compte qu'il a perdu parce qu'il avait commis une faute.

La revanche est le seul moyen permettant à un homme de se ressaisir ou à son adversaire de s'affirmer une seconde fois. Elle est l'âme même du sport. Elle constitue un moyen d'appel qui justifie sa réputation de loyauté et de souveraine justice. Supprimez-la et vous tuerez le sport. Mais comme il est aussi mauvais de pécher par excès d'un côté que de l'autre, il ne faut l'employer que dans les circonstances importantes. Et là, une clause du contrat pourrait obliger les adversaires à s'engager à une revanche si les organisateurs le jugeaient bon. J'insiste sur ce point qu'il faudrait agir avec tact, car certains, peu scrupuleux, pourraient s'arranger de façon à rendre la revanche nécessaire, ce qui ne saurait se produire lorsque l'intérêt d'un combat est de la plus haute importance.

Règle générale : le meilleur homme se laissera rarement abattre, mais les exceptions confirment la règle. Sans aller jusqu'à dire que Ledoux est supérieur à Criqui, je prétends qu'il doit résister à son vainqueur, sinon le vaincre. Mais, pour ne pas avoir l'air d'être

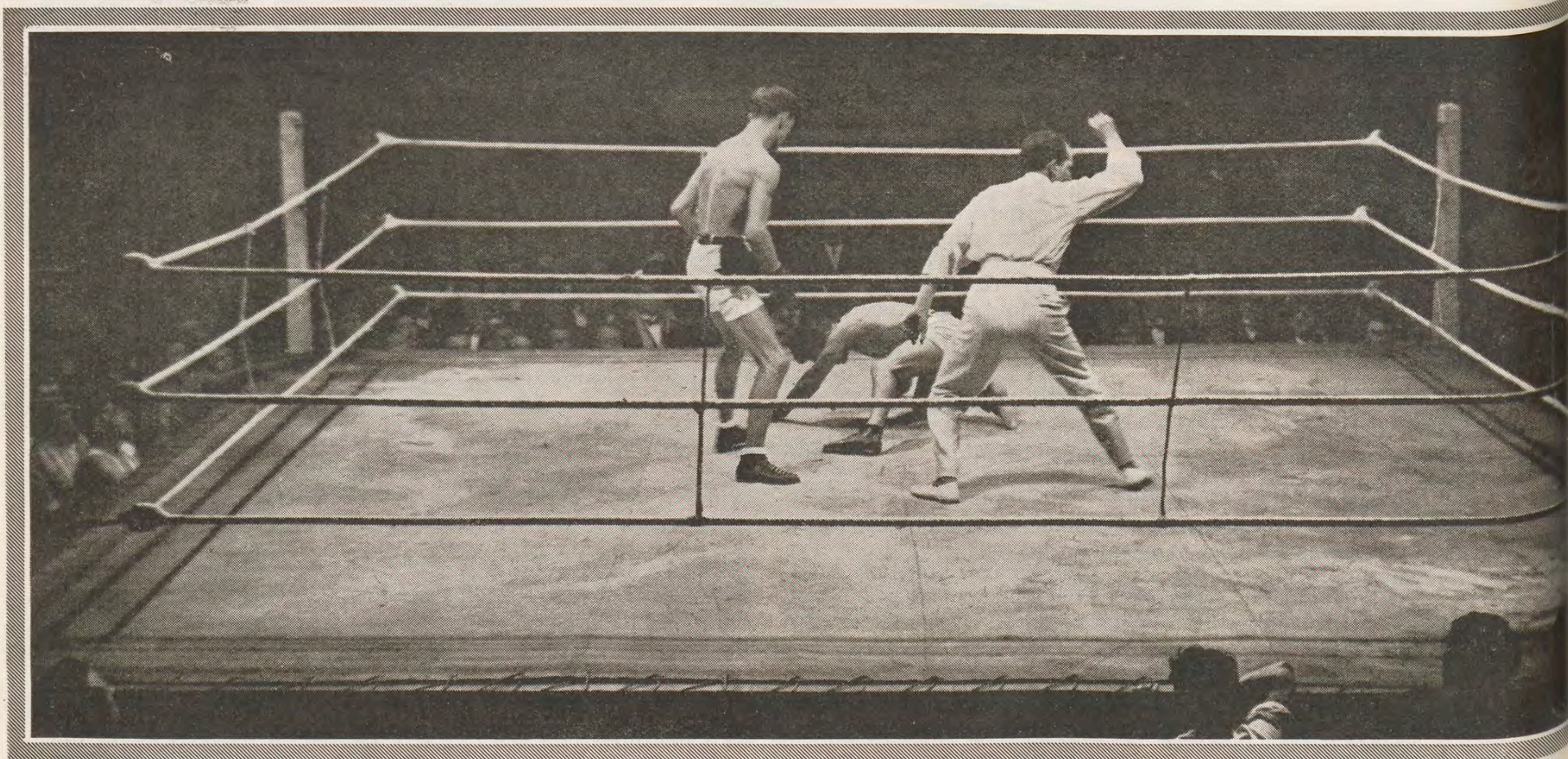


LEDOUX SE RELÈVE

A sa première chute, Ledoux se relève immédiatement au lieu de songer à se remettre. On voit sur le cliché que l'arbitre ne songe pas à faire reculer Criqui qui, en position, tout près de son adversaire et non point aux trois pas réglementaires, attend le moment de renouveler son attaque.

UN CORPS A CORPS

Criqui ne se sentait nullement désireux de prolonger les corps à corps où Charles Ledoux est si redoutable.



LEDOUX A TERRE POUR LA SECONDE FOIS

A peine relevé de sa première chute provoquée par un coup de poing à la naissance du nez, Charles Ledoux, ébranlé, encaisse une seconde attaque, crochet du gauche doublé du droit, qui l'envoie au sol définitivement. Il cherche à se relever, mais vainement. Là encore, le cliché montre que Criqui n'était pas aux trois pas réglementaires.

partial, je me contenterai de citer des exemples historiques.

La première fois que Tom Sharkey et Gus Ruhlin se rencontrèrent, le 29 juin 1898, Tom Sharkey porta un terrible coup de poing à son adversaire dès la mise en garde. Ce coup envoya aussitôt Gus Ruhlin au pays des rêves, à la stupéfaction des spectateurs qui espéraient un plus long combat et trouvaient avoir payé un peu cher pour voir une unique attaque.

Gus Ruhlin resta très longtemps évanoui. Malgré les soins dont on l'entourait au vestiaire, il ne revenait pas à lui. Finalement son manager lui montra sa part de la bourse :

« Voilà votre morceau du gâteau, lui dit-il. »

Alors le vaincu ouvrit les yeux et empoigna l'argent ; puis, éclatant de rire :

« Vous voyez cela ? Eh bien ! c'est ce que j'ai le plus facilement gagné dans ma vie ! »

Ce coup de poing prouvait-il que Sharkey était supérieur à Gus Ruhlin ? Non, puisqu'ils furent matchés à nouveau, le 26 juin 1900 et le 25 juin 1902, et que les deux fois, Thomas J. Sharkey fut battu, la première fois au quinzième, la seconde au onzième round. Et, dans les deux combats, que ce fût à Coney Island ou au National Sporting-Club de Londres, du commencement jusqu'à la fin, Gus Rublin se montra supérieur à tous les points de vue, menant la danse à sa guise.

Par conséquent, celui qui s'en serait tenu au premier match aurait commis la plus injuste erreur sportive qui se puisse constater.

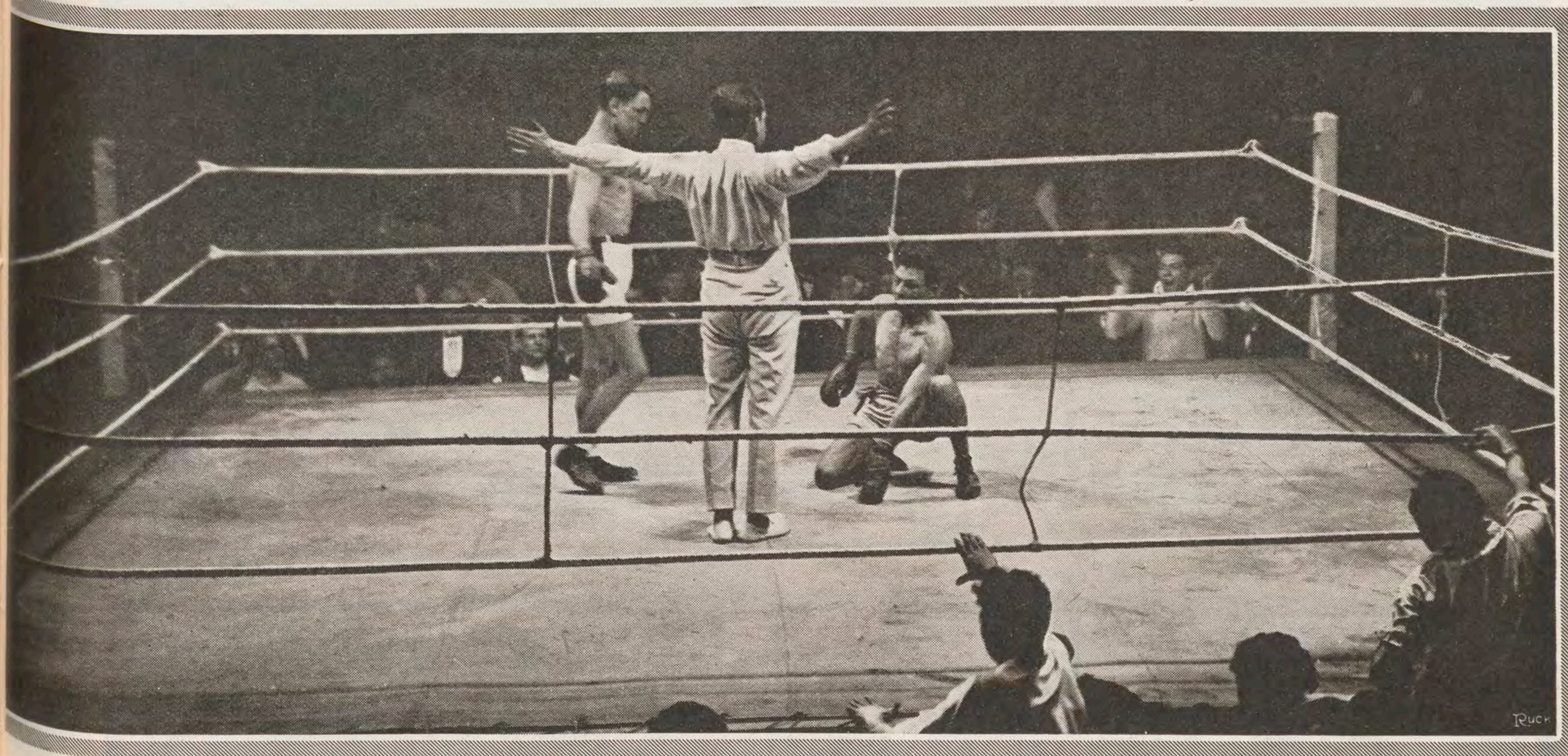
Reverrons-nous aux prises Charles Ledoux et Eugène Criqui ? Nous l'espérons, car, après le dernier match, nous ne pouvons pas dire si Criqui est vraiment supérieur. D'autre part, le vainqueur doit cette revanche au vaincu. Ce serait une belle : n'a-t-il pas été obligé d'abandonner, le 10 juillet 1914, lorsqu'il a rencontré Ledoux ? Les deux hommes sont donc à égalité. Un nouveau combat s'impose. Qui l'organisera ? On avait parlé de Strasbourg, la veille du Grand Prix de l'A. C. F., c'est-à-dire le 15 juillet. Attendons les nouvelles. Dans tous les cas, Criqui ne peut pas refuser à Ledoux cette rencontre qui attirera, peut-être encore plus que la première fois, tous les vrais sportsmen, à condition toutefois que les organisateurs ne tirent pas trop sur la bourse des spectateurs.

Il y avait en effet de nombreux vides au Vélodrome d'Hiver aux places populaires et intermédiaires. Réclamer 12 francs des personnes que vous tasserez au fond des virages est un peu exagéré ! Les impresarios auraient pu faire payer 300 francs au lieu de 250 francs les premiers rangs de ring et ils auraient eu les mêmes personnes, sinon plus. La plupart de ceux qui prennent de telles

places ont moins le désir de voir que d'être vus ! On aurait pu également mettre sur pied un programme moins onéreux. La foule ne s'inquiétait que du grand combat. Des matches de second ordre auraient suffi à meubler la réunion. Et par cette augmentation des meilleures places, par les économies obtenues sur les cachets des pugilistes, on aurait pu établir une catégorie à 5 francs où on aurait refusé du monde. Les organisateurs prenaient ainsi leurs intérêts et ceux du sport. Évitions de retomber dans de semblables erreurs, sinon on mécontenterait le public si sympathique et si connaisseur qui se prive plus pour trouver les 5 francs d'une place que les gens élégants pour s'offrir un ring à 200 ou 250 francs.

QUE VA FAIRE LEDOUX ? Charles Ledoux, on le conçoit, fut désespéré de son incompréhensible défaite : « C'est bien la peine, me disait-il, d'avoir passé deux mois à m'entraîner à éviter son crochet pour me livrer à lui aussi sottement que je viens de le faire. » Sa femme le consolait avec de douces paroles, Georges Carpentier lui remontait le moral en termes touchants, mais on sentait que déjà, le premier moment d'effroi passé, le petit lutteur reparaissait : « Je n'ai pas fini. On a déclaré que j'allais me retirer. Patience, d'autres tomberont sous mes poings. » Et, en parlant avec lui, j'apprenais un incident que nul ne révéla jusqu'ici : la veille du match, ayant eu une contrariété au sujet de places, alors qu'il dînait, Ledoux, au lieu de mâcher selon son habitude, mangea deux côtelettes qu'il engloutit aussitôt. Puis il se coucha. Vers 11 heures, il sentit comme une boule sur l'estomac. En effet, il avait une enflure considérable. Affolement compréhensible ! Son frère alla vite chercher François Descamps et plusieurs autres personnes. Toute la nuit se passa à poser des compresses bouillantes sur la partie malade, qui, le matin seulement, commença à diminuer. Ledoux ne voulut pas arguer de cette excuse pour expliquer sa défaite, trop rapide pour que sa faiblesse physique ait eu le temps de le handicaper, mais on conviendra qu'il était pénible pour lui de monter sur le ring dans un état qui n'était pas celui qu'il cherchait depuis deux mois d'un travail acharné.

Je tiens en passant à donner une idée du caractère de ce grand petit champion. Quelques jours avant le combat, je causais avec lui de ses chances et, soudain, il me dit : « Dans tous les cas, si je gagne par knock-out, ce ne sera pas par un coup à la mâchoire. Je sais que Criqui, héros de la guerre, a été blessé grièvement et si je le frappais trop violemment au menton, je pourrais l'abîmer pour le restant de ses jours. » Ce trait ne montre-t-il pas tout l'esprit chevaleresque de ce merveilleux pugiliste qui honore sa profession ?



DIX, S'ÉCRIE L'ARBITRE, KNOCK-OUT !

La dixième seconde est arrivée, et malgré des efforts admirables, Charles Ledoux n'a pas pu reprendre le combat, ses jambes refusant d'obéir à son cerveau. Le combat n'a duré que 83 secondes, mais 83 secondes qui furent profondément tragiques et fertiles en coups de théâtre, les deux hommes allant à terre tour à tour.

Le prochain combat qu'il fournira sera livré à l'Anglais Harrison que la décision trop compréhensible d'un arbitre bizarre fit déclarer vainqueur lors d'une première rencontre. Cet Harrison vient d'être battu par un boxeur peu connu, Symmonds. Je crois qu'on pourrait, dans la même soirée, opposer ces deux hommes à Ledoux, sans aucune crainte sur l'issue des deux rencontres. Quant au champion du monde des poids coqs, l'Américain Johnny Buff, qui était venu en Angleterre, il n'a pas attendu le résultat du match Criqui-Ledoux, il est reparti aux États-Unis, n'étant nullement soucieux de mettre son titre en jeu contre celui qui l'avait sévèrement puni en Amérique.

CRIQUE ET LES CHAMPIONNATS Eugène Criqui est champion de France des poids plumes, il a une quasi-certitude de pouvoir s'attribuer le championnat d'Europe et une grande chance pour le championnat du monde, mais la réglementation du pugilisme est ainsi faite que nous ne voyons pas du tout quand il pourra transformer son titre actuel contre l'un ou l'autre des lauriers supérieurs.

Arthur Wyns, champion d'Europe, ne se sent pas le moins du monde désireux de se rencontrer dans le ring en face de son camarade. Il sait trop ce qui l'attendrait s'il acceptait. Champion il est, champion il désire rester, et le mieux pour atteindre ce résultat est d'éviter Criqui. Évidemment c'est une opinion. Elle est excellente pour la « firme » Wyns, mais elle est odieuse pour le sport. Je sais bien que Wyns ne refuse pas de combattre, il emploie un procédé qui rappelle *Les Gaietés de l'Escadron*, de Courteline : « Vous refusez ? dit l'adjudant Flick. — Non, pas du tout, nous ne refusons pas, mais nous ne balayerons pas. » Comme le mot refus n'est pas employé, le cas de Conseil de Guerre n'apparaît point. Ainsi fait Arthur Wyns : « Moi, ne pas vouloir rencontrer Criqui ? Allons donc ! Je ne demande que ça, mais dame, il faut payer ! » Et il propose des conditions léonines qui font fuir tous les organisateurs, soucieux de leurs intérêts.

Quant au champion du monde Johnny Kilbane, il va venir faire une tournée d'excursionniste. Il visitera l'Angleterre, l'Irlande, l'Écosse, le Pays de Galles, la Belgique, la France, l'Allemagne, l'Italie, la Suède, la Suisse et l'Australie, simplement ! Il est à croire que, malgré ses propositions alléchantes d'accepter des combats, il refusera opiniâtement tous ceux qui seraient susceptibles de lui faire perdre son titre. Il n'a pas du tout l'intention de rentrer en Amérique en déclarant : « Oui, j'ai vu du pays, mais Criqui m'a surtout fait voir trente-six chandelles ! Je suis dépossédé de ma couronne. » Ses compatriotes ne le lui pardonneraient pas.

Donc, s'il combat, ce sera contre des hommes de second ordre.

Il ne cache d'ailleurs pas ses projets :

« Mon premier objectif, nous a-t-il écrit, est de visiter le monde. Le second est de fournir à tous les spectateurs de chaque pays qui s'intéressent à la boxe l'occasion de voir en action l'homme qui, au monde, a conservé le plus longtemps son titre de champion du monde, après avoir décisivement battu aux États-Unis tous ceux qui croyaient avoir une chance de le déposséder. Je serai heureux de voir en Europe les meilleurs boxeurs dans l'espoir de trouver un adversaire digne du titre que j'ai détenu envers et contre tous pendant dix années successives : le championnat du monde des poids plumes.

« Je donnerai des exhibitions dans toutes les principales villes d'Europe et même dans des cités moins importantes. Mon adversaire dans ces exhibitions sera l'excellent poids plume américain, Albert Ziemer, dont l'habileté est connue. »

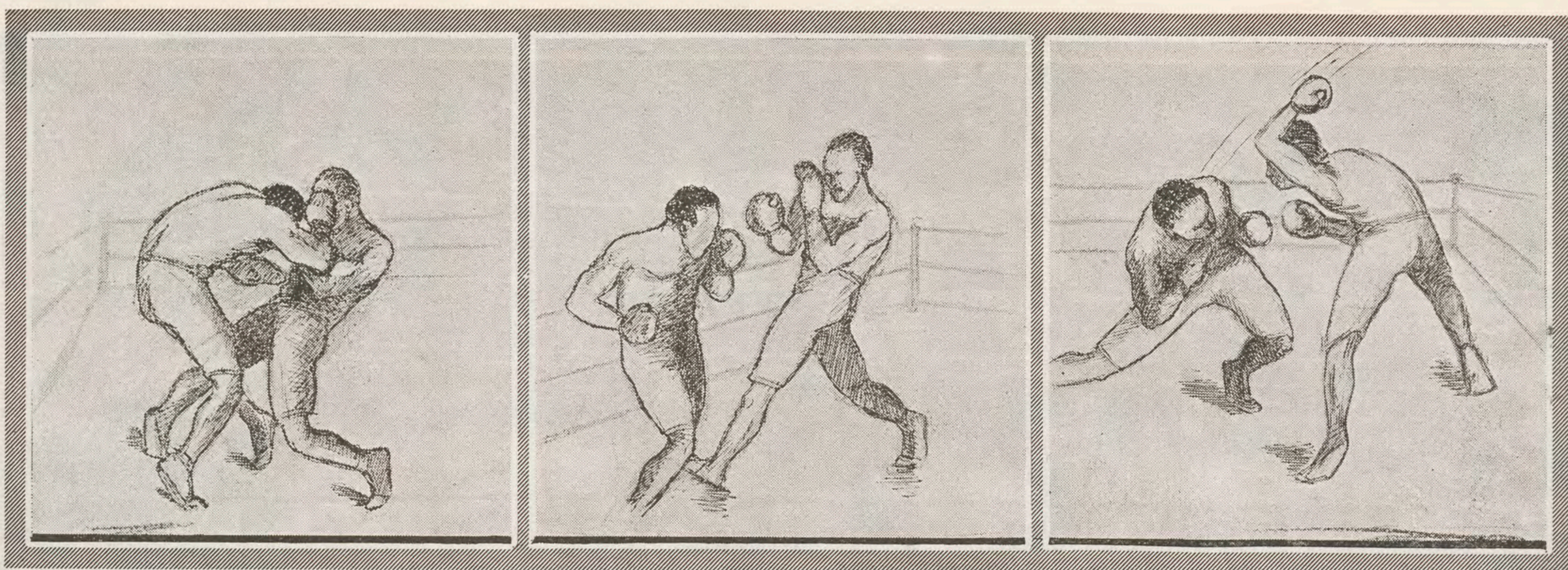
Suit une enthousiaste et pompeuse réclame du manager de Kilbane : « Quelle attraction pour les entrepreneurs de spectacles : présenter le seul champion du monde de ces dix dernières années n'ayant jamais perdu son titre, le plus long possesseur des lauriers mondiaux du pugilisme avec la seule exception de John L. Sullivan, le vainqueur de trois autres champions Abe Attell, Freddie Welsh et Kid Williams ! »

Nous ferons remarquer en passant que si Johnny Kilbane a bien battu Abe Attell, aux points, en 20 rounds, pour le titre, il n'a jamais obtenu de victoire sur Freddie Welsh, ni sur Kid Williams. Avec ces deux champions, il ne livra que des matches sans décision, l'un, contre Kid Williams, en 6 rounds, en 1915, l'autre contre Freddie Welsh, en 10 reprises, en 1917. Par contre, le jour où, tel Charles Ledoux, il s'attaqua au champion de la catégorie supérieure, Benny Léonard, en 1917, il fut mis knock-out en 3 rounds.

En quoi consistera le « numéro » du champion ?

« Johnny Kilbane déclamera un monologue où il rappellera les plus émouvants moments de sa carrière, il dira aussi des anecdotes sur les héros du ring. Il démontrera les coups favoris des champions les plus fameux, tels John L. Sullivan, James J. Jeffries, Jack Johnson, Stanley Ketchel, Abe Attell, etc. Une série d'exercices montreront ce qu'est l'entraînement d'un champion pour se maintenir en forme ; le film de la bataille du championnat gagné sur Abe Attell et quatre rounds rapides contre son sparring partner, Albert Ziemer, compléteront le programme. »

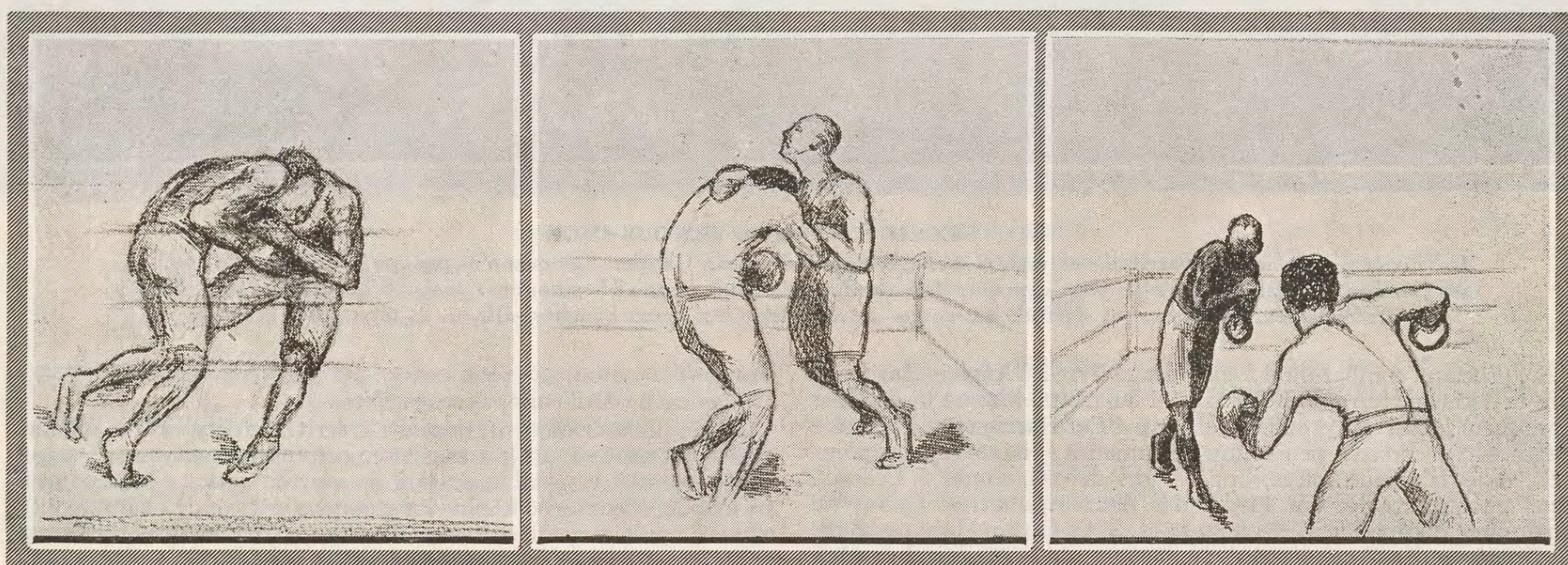
Tel est le spectacle alléchant que nous annonce M. Jack Garvey, manager de Johnny Kilbane. J'avoue que le moindre combat



Ledoux attaque Criqui qui va tomber.

Les adversaires s'observent à peine.

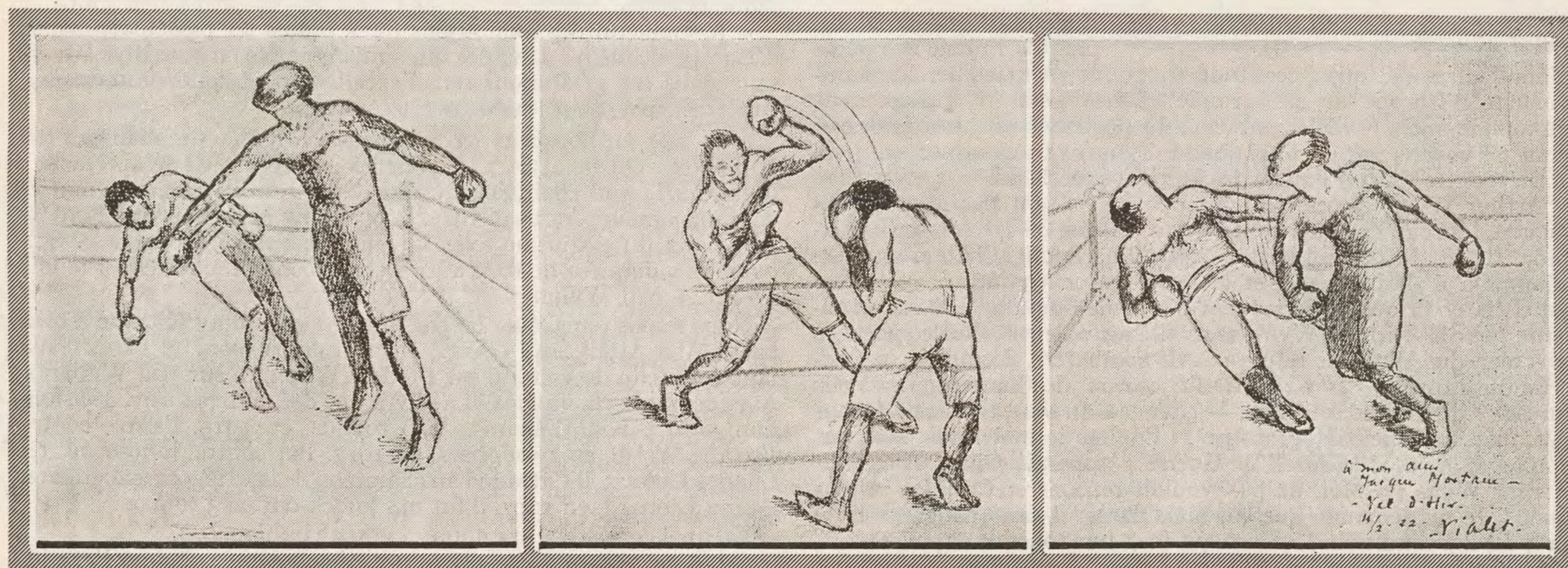
Ledoux esquive un uppercut de peu.



Rentrée en corps à corps.

Criqui se dégage.

La faute de Ledoux ! Il rentre sans se couvrir.



Criqui abat Ledoux qui se relève.

Criqui porte un court crochet du gauche...

qu'il double du droit, et c'est fini.

contre Criqui aurait bien mieux fait notre affaire, mais on comprendra que, venant pour ses loisirs personnels, le champion n'ait pas l'intention de risquer de perdre un titre auquel il tient jalousement.

Johnny Kilbane est né à Cleveland (Ohio) le 18 avril 1889, il va donc avoir trente-trois ans. Il boxe depuis 1907, c'est-à-dire

depuis quinze ans. Rappelons que Criqui, né en 1893, a débuté en 1910. Les deux champions ont 1 m. 62.

Détail qui engagera les sportsmen à avoir de la sympathie pour l'Américain : le pauvre garçon a perdu récemment une petite fille qu'il adorait et, en une nuit, ses cheveux ont blanchi.

Jacques MORTANE.

LA RADIOGRAPHIE CHEZ LES BOXEURS

LE DOCTEUR COLOMBIER, L'ÉMINENT RADIOGRAPHE QUI VIENT DE DÉCOUVRIR UN TRAITEMENT DE LA TUBERCULOSE DONT ON PARLE BEAUCOUP, S'EST LIVRÉ À DES ÉTUDES FORT INTÉRESSANTES SUR LES MAINS DE BOXEURS ET A BIEN VOULU NOUS CONFIER QUELQUES-UNS DE SES PRÉCIEUX DOCUMENTS.

S'il est une science qui a droit à toute la confiance et à toute la faveur de chaque individu, c'est bien la radiographie grâce à quoi on lit dans son organisme, comme on lit dans un livre. Nulle tare, pas le moindre incident n'échappe à l'examen et s'il est vrai qu'il vaut mieux prévenir que guérir, on conviendra que toute personne devrait aller se faire radiographier périodiquement afin de savoir de quel côté le mal la fraque. Mais nous n'avons pas l'intention d'entreprendre un cours de médecine : outre que nous n'y connaissons rien, l'endroit serait mal choisi. Il nous a simplement semblé utile de donner un conseil précieux à nos lecteurs. Mais pas plus qu'eux, hélas ! nous ne le suivrons sans doute, et c'est un tort.

Nous nous contenterons d'étudier l'importance de la radiographie pour les boxeurs. Aucun pugiliste ne devrait livrer un combat sans s'être fait faire auparavant un examen radioscopique, grâce auquel il saurait s'il est dans un état lui permettant n'importe quel effort. Nous publions dans cet article une série de clichés qui nous ont été confiés par l'éminent D^r Colombier dont les recherches sont fameuses et dont les observations sont en train de révolutionner la médecine, grâce à ses procédés lui permettant de soigner et guérir la tuberculose. Ce praticien remarquable est également un sportif et il s'est par-

ticulièrement intéressé à la boxe. C'est ainsi qu'il a étudié les pugilistes et les a radiographiés. Ses travaux ont été fertiles en enseignements. Il a bien voulu nous donner quelques précisions que, servilement, avec l'espoir de ne pas les dénaturer à l'aide de notre ignorance, nous allons reproduire.

La plupart des fractures aux mains des boxeurs proviennent non pas de l'adversaire, mais de l'entraînement. Ce sont, presque toujours, des auto-fractures. On peut citer, parmi les plus fréquents, la fracture de Bennet, de cause directe, intéressant l'extrémité supérieure du premier métacarpien. Elle est provoquée par le travail au sac de sable, beaucoup plus souvent que par le combat.

Dans un match, il arrive souvent que le coup portant à faux, la force vive du coup crée une hyperflexion du métacarpien qui le fait rompre à sa partie moyenne.

Ce fut le cas de Billy Balzac, lors de son match récent contre Gus Platts. Cette fracture se répare de la façon la plus simple, même en trois semaines, au moyen de courants électriques à haute fréquence, entraînant une chaleur de 48 à 50° qui fait affluer le sang et rend la guérison plus rapide. Enfin, une catégorie de fractures, extrêmement fréquente, est celle des phalangettes.

Si l'on établissait un protocole des fractures des mains chez les boxeurs, on pourrait donner

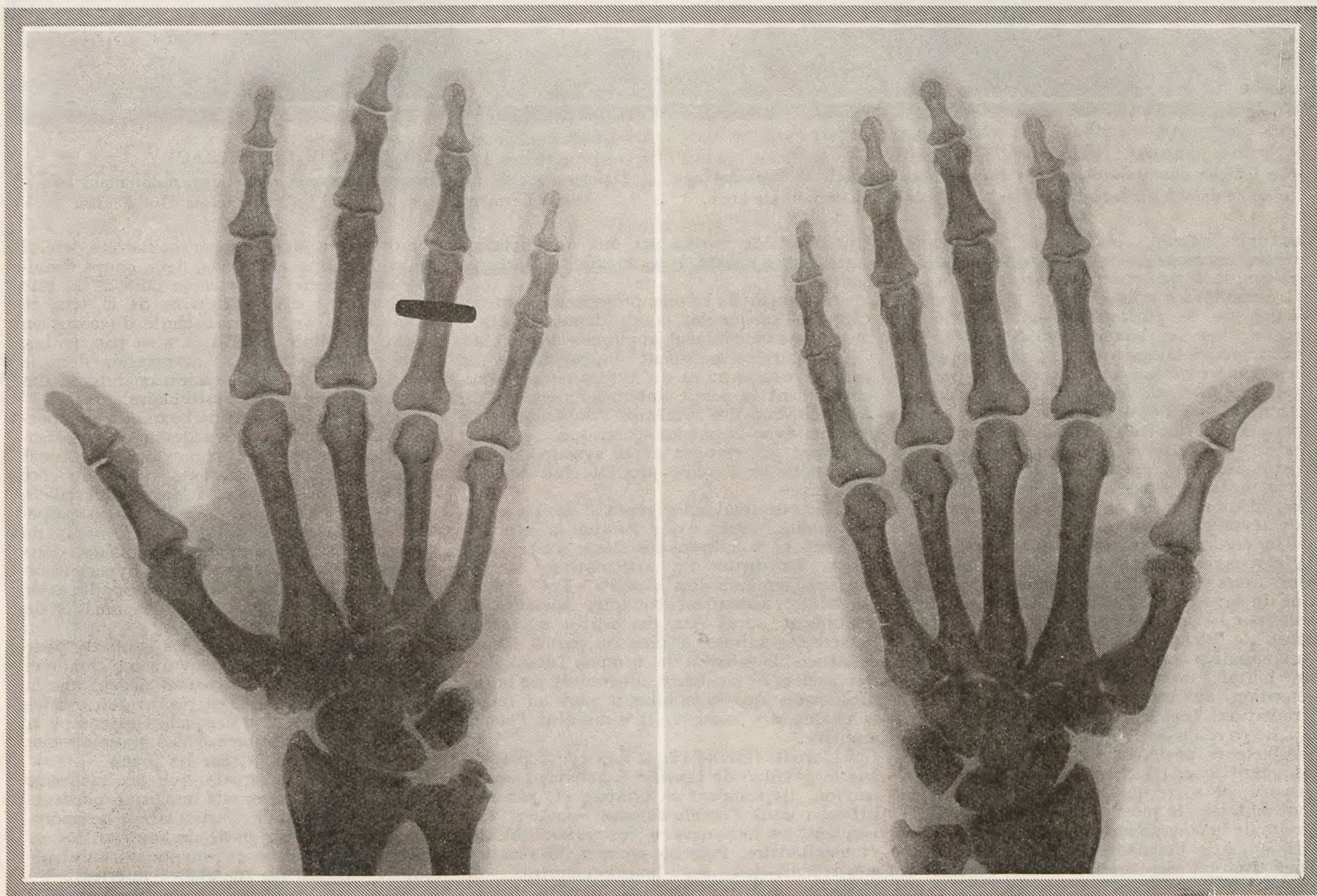
l'ordre suivant : 1^o fractures du pouce (en principe, il n'est pas un seul pugiliste qui n'ait le pouce abîmé) ; 2^o fractures du métacarpien ; 3^o fractures phalangiennes.

Grâce à la protection des gants, les fractures faites par l'adversaire sont relativement rares. On comprendra que nous n'entrons pas dans des détails pour les mains dont nous donnons la radiographie. Les boxeurs sont des professionnels qui vivent de leur métier et dont nous n'avons pas le droit d'indiquer les points faibles qui n'échappent pas à l'examen radioscopique. Il est intéressant au point de vue documentaire de publier la photographie de l'intérieur de leurs mains, à condition de ne pas insister.

LES LÉSIONS À LA FACE

On ne saurait croire l'importance des gants comme protection. Souples, rembourrés de crin, ils produisent des contusions à deux degrés : simple ecchymose, collection causée par le sang infiltré. Mais jamais on n'enregistre la mortification des tissus et encore moins leur écrasement réel. Grâce à leur élasticité, les gants rendent impossible ces ravages que le profane croit indispensables.

Le médecin-major de première classe Maurice Boigey, médecin-chef de l'Ecole de Joinville, a fait d'importantes remarques : « Sous l'influence de coups directs, mais plus encore

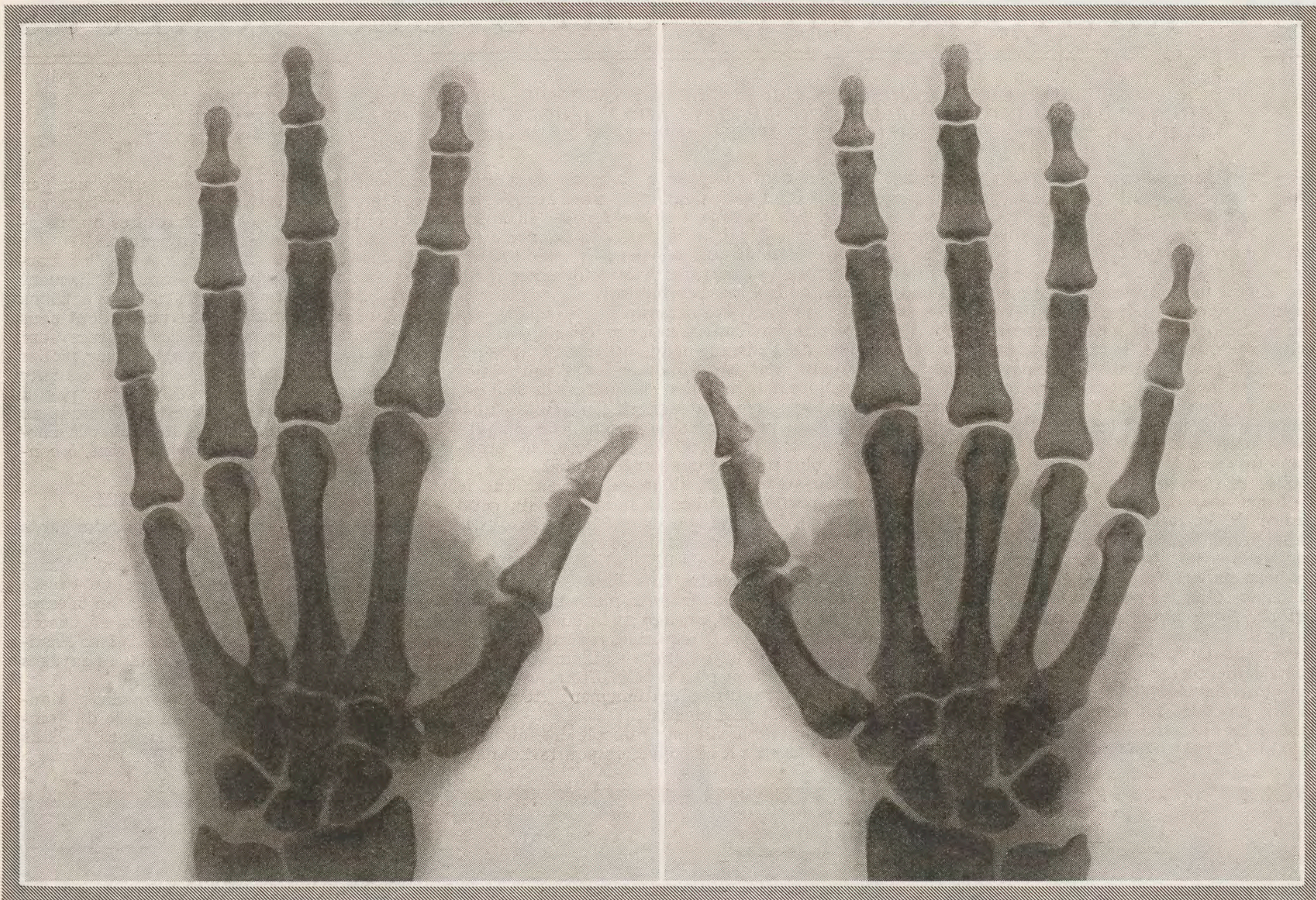


LA MAIN GAUCHE DE LEDOUX

Charles Ledoux, champion d'Europe des poids coqs, a des mains extrêmement fines, rappelant celles d'une femme.

LA MAIN DROITE DE LEDOUX

On remarquera que le pouce de la main droite de Ledoux est intact, alors que le pouce gauche est absolument raide.



LA MAIN DROITE DE BALZAC

Le lecteur comprendra quelles raisons nous empêchent de donner trop de détails sur la radiographie des mains des champions de boxe.

LA MAIN GAUCHE DE BALZAC

Balzac a eu de nombreuses fractures aux mains, notamment lors de son dernier match, lorsqu'il battit l'anglais Gus Platts.

de coups latéraux portés avec une grande vitesse, on constate fréquemment des déchirures ou la désinsertion des cartilages du nez. Il en résulte un aplatissement plus ou moins accusé de la partie cartilagineuse de cet organe chez les boxeurs professionnels. Les contusions ne laissent pas de traces à la région mentonnière où la peau, remarquable par son épaisseur, contient de nombreux tractus cellulofibreux serrés et denses, remplis de lobules adipeux qui jouent efficacement le rôle de matelas amortisseurs. Je signalerai les coups portés à 4 ou 5 centimètres en dehors de la ligne médiane dans la zone innervée par le nerf mentonnier et auxquels sont imputables des névralgies tenaces.

Un certain degré de trismus peut suivre la percussion répétée de la région massétérine. Deux fois, il m'a été donné de constater que du sang était déversé dans la cavité buccale, par le canal de Sténon. La boule graisseuse de Bichat est parfois le siège d'une inflammation aiguë très douloureuse durant une huitaine de jours et se traduisant par une sensation de brûlure caractéristique, avec irradiations vers la fosse temporale.

« Le pavillon de l'oreille présente chez tous les boxeurs professionnels des déformations caractéristiques. La gouttière de l'hélix a disparu, de sorte que l'hélix et l'anthélix se font suite sur le même plan. L'étendue de la cavité de la conque est notablement diminuée par suite de l'épaississement de ses parois. Sous l'action des traumatismes répétés et dans les heures qui suivent un assaut, la peau du pavillon, fine et mince, peut être complètement décollée de son substratum cartilagineux et soulevée par un hématome bien circonscrit.

« Le calibre du conduit auditif externe peut

être réduit de moitié par une inflammation chronique localisée à sa portion fibro-cartilagineuse.

« Le tympan du boxeur présente souvent des ruptures lorsque les coups donnés latéralement sont violemment appliqués sur l'oreille. Ces déchirures occupent de préférence les parties paracentrales du tympan plus particulièrement la partie antéro-inférieure. C'est à l'excitation des rameaux tympaniques, en rapport avec le pneumo-gastrique, qu'il faut attribuer les vertiges et la syncope que la percussion de l'oreille produit chez certains boxeurs.

« Les traumatismes répétés de la région auriculaire, après avoir rompu le tympan, altèrent la souplesse des liens fixateurs et lésent l'intégrité des articulations et des muscles moteurs des osselets. Des assauts de boxe violemment conduits laissent fréquemment après eux des otites moyennes catarrhales suivies, à plus ou moins longue échéance, de sclérose du tympan, d'ankylose des osselets, de cicatrices adhérentes, de brides néoformées qui immobilisent plus ou moins la chaîne des osselets et diminuent l'acuité auditive.

« L'oreille interne réagit aux coups plaqués sur le pavillon de l'oreille exactement sur la conque. Ils rompent le tympan et, par surpression dans l'oreille interne, excitent violemment les terminaisons des nerfs cochléaire et vestibulaire. Pour le premier, la réaction se traduit par des bourdonnements, de l'hyperacousie ou par une surdité totale, mais transitoire. Quant au nerf vestibulaire, il réagit en provoquant du vertige et des troubles de l'équilibre. Nous vîmes, une fois, un crochet porté sur l'oreille gauche déterminer un état vertigineux intense, en même

temps qu'un mouvement oscillatoire latéral de la tête. Une autre fois, deux coups simultanément portés sur chaque côté de la tête provoquèrent des oscillations de la tête en avant et en arrière avec chute du corps en avant. Il s'était produit, à n'en pas douter, dans ces deux cas, une surpression dans le vestibule suivie d'une excitation intense des terminaisons du nerf vestibulaire.

« La forme des gants de boxe et leurs courbures à grand rayon expliquent que les contusions directes de la région oculaire soient rarement suivies d'accidents graves du côté de l'organe de la vision. L'arcade sourcilière le protège efficacement. Ecchymoses palpébrales, larmolement, spasmes douloureux de l'orbiculaire des paupières, hypohéma dans la chambre antérieure de l'œil, hypertension intra-oculaire et paresse de la pupille sont parfois constatés à la suite des assauts de boxe. »

Les plaies produites par les gants de boxe ne présentent généralement aucun caractère de gravité. Les plus sérieuses siègent sur la face interne des joues, en regard des arcades dentaires au contact desquelles se rompt la muqueuse sous l'influence des traumatismes portés extérieurement sur les joues.

Le Dr Boigey signale que les médecins anglais et américains ont remarqué plusieurs cas de luxation de l'articulation temporo-maxillaire par coup porté de haut en bas sur la pointe du menton et provoquent un abaissement exagéré du maxillaire inférieur.

Quant aux fractures toutes leurs variétés sont observées sur les os du nez. Elles s'accompagnent généralement d'enfoncement des fragments vers les cavités nasales et de déformation extérieure. « Lorsque la gouttière lacrymale est intéressée, des larmes sangui-

nolentes s'écoulent dans la fosse nasale correspondante et refluent par les points lacrymaux. » L'effusion du sang par les narines est, en quelque sorte, de règle au cours des assauts de boxe. Les éperons et les crêtes formés par la soudure irrégulière des os fracturés peuvent beaucoup gêner la respiration en obstruant les fosses nasales. De plus ils compriment souvent les terminaisons nerveuses de la muqueuse nasale et peuvent être le point de départ de réflexes parfois fort gênants (faux asthme, coryza spasmodique), ha dicapant les boxeurs qui en sont atteints.

« Certains boxeurs sont très handicapés par un état névralgique permanent. Ils redoutent surtout les coups à la figure qui, presque instantanément, ravivent des douleurs intolérables. Dans un cas de ce genre,

l'arrachement chirurgical du bouquet sous-orbitaire fut suivi d'un excellent résultat.

« Les autres fractures de cause directe produites, soit au dépens de l'os malaire, soit aux dépens des deux maxillaires, au cours d'un assaut de boxe, sont tout à fait exceptionnelles. Lister rapporta jadis le cas d'un boxeur atteint d'un direct à la pommette, chez lequel il dut désengrener l'os malaire qui avait pénétré dans le maxillaire supérieur. Un autre chirurgien répondit à la communication de Lister en citant un cas personnel dans lequel l'arcade zygomatique avait été détachée en grande partie et entraînée par le masséter.

« Il s'agit de faits uniques en leur genre et qui sont rendus à peu près impossibles par la souplesse des gants de boxe actuels. »

Ces observations du Dr Boigey sont extrê-

mement intéressantes. Elles complètent celles du Dr Paul Colombier sur les fractures des mains.

Nous en concluons que le contrôle par examen radiologique méthodique est d'une importance capitale pour les boxeurs, ceux-ci ayant besoin, plus que quiconque, d'être dans un état normal. La radiographie des poumons notamment est extrêmement utile, parce que les fractures du nez empêchent une respiration normale. Mais la radiographie des cartilages du nez est très difficile parce qu'il sont trop petits.

Donc, boxeurs, n'hésitez pas à vous faire examiner sérieusement avant un combat important, votre tactique pourra dépendre de votre état... et surtout de celui de votre adversaire !

J. M.

COMMENT LA FRANCE FIT MATCH NUL AVEC L'ANGLETERRE

Par F. ESTRADE

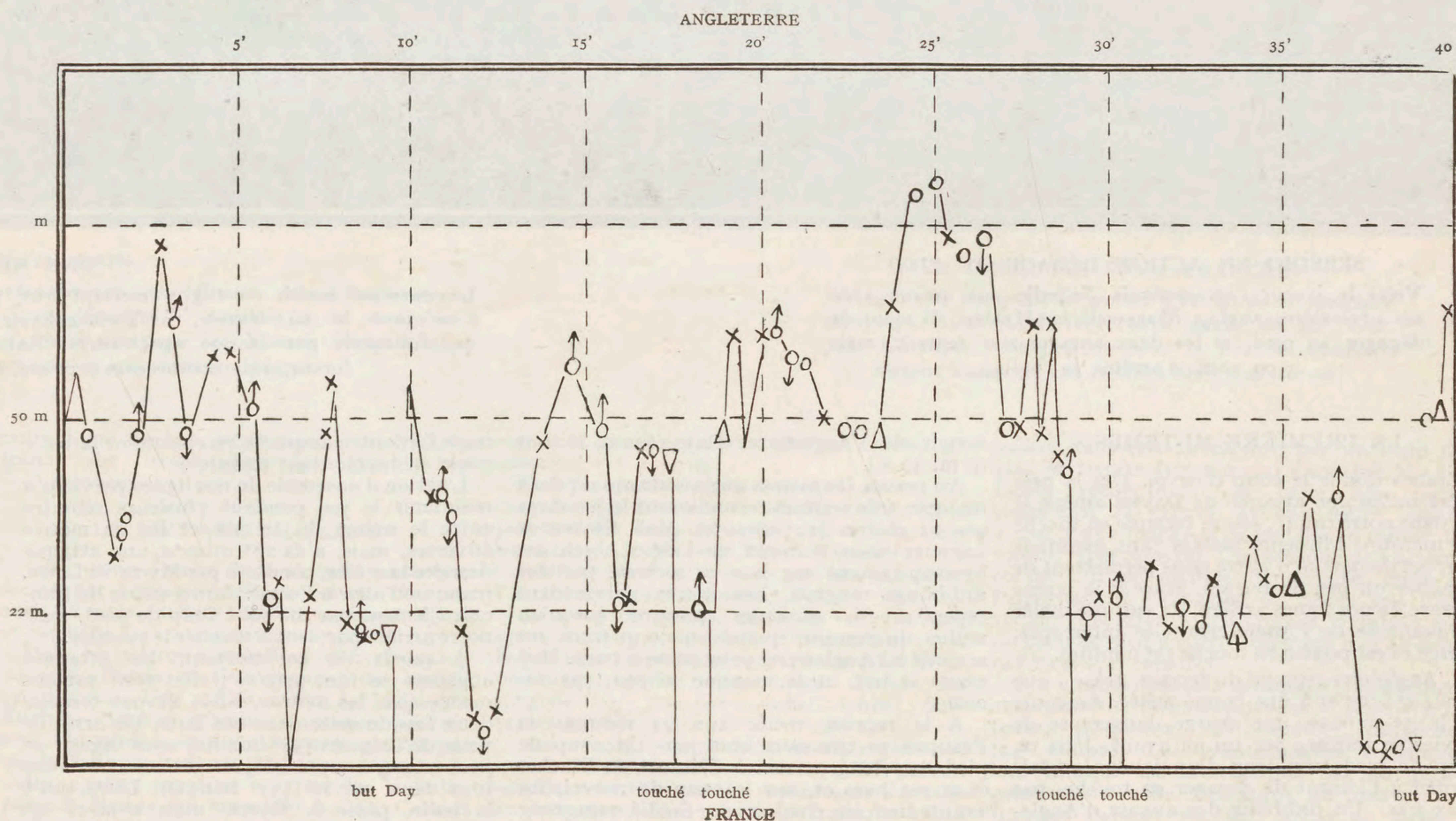
LE MATCH FRANCE-ANGLETERRE DE RUGBY S'EST JOUÉ LE 26 JANVIER A TWICKENHAM. L'ÉQUIPE DE FRANCE, COMMANDÉE PAR CRABOS, A FOURNI UNE PERFORMANCE SUPERBE. NOTRE TEAM MARQUAIT TROIS ESSAIS CONTRE UN A L'ANGLETERRE ET RÉUSSISSAIT A FAIRE MATCH NUL

Le 25 février dernier, l'équipe de rugby de France rencontrait, sur le terrain de Twickenham, dans la banlieue de Londres, le quinze d'Angleterre. Ce dernier avait toujours été victorieux sur ce *ground*, sauf en une seule circonstance, depuis son inauguration, en 1910 ; seule l'équipe du Sud-Afrique avait pu y battre, par 3 points à 0, en 1913, le team d'Angleterre.

Aussi ce dernier était-il grand favori auprès des sportsmen britanniques, et il réunissait autant dire l'unanimité des pronostiqueurs de l'autre côté de la Manche. Cependant la rencontre se termina par un match nul, 11 points étant marqués par chaque camp. Mais on fut d'accord pour convenir que la France avait été fort malchanceuse et qu'elle méritait largement la victoire ; dans le décompte des points, il n'y eut en faveur de l'Angleterre qu'un

essai, 8 points étant acquis par elle grâce à la transformation de cet essai et à la réussite de deux buts sur coup franc. Tandis que la France marquait trois essais, dont un seul, malheureusement, était transformé.

On pourra se rendre un compte exact de l'allure de la partie par le graphique que nous publions, graphique dressé d'après un croquis exécuté au cours de la partie. Le trait du graphique suit les déplacements du jeu entre les deux lignes de but. Les touches sont indiquées par une croix, les mêlées par un cercle, muni d'une flèche indiquant de quel côté est sorti le ballon. Les coups francs sont indiqués par un triangle dont la base est tournée vers le camp qui en bénéficie. Dans le cas d'arrêt de volée, la base de ce triangle est barrée.



Graphique du jeu au cours de la première mi-temps.



SÉBEDIO EN ACTION DÉGAGE AU PIED

Voici le joueur carcassonnais Sébedio aux prises avec ses adversaires anglais Masewell et Hyslop. Il vient de dégager au pied, et les deux antagonistes tentent, mais en vain, d'arrêter la balle.



UNE ÉCHAPPADE DE GOT

Notre ailier Got fournit une jolie partie. Très vite, adroit, il fut un des artisans de la victoire. Il marqua le premier essai pour la France.



UNE MÊLÉE AU

Le onzième match de rugby mettant aux prises les s'est joué le 25 février, à Twickenham, près de qui fut suivie par 36.000 spectateurs. Rarement on furent, à de nombreuses reprises, supérieurs

LA PREMIÈRE MI-TEMPS

Crabos donne le coup d'envoi. Dès la première mêlée une attaque de Davies amène le jeu dans notre camp ; elle se termine en touche (1^{re} minute). Plusieurs mêlées sans avantage bien net de part ni d'autre nous permettent de regagner un peu de terrain, grâce à la bonne défense de nos lignes arrière. Et sur une mêlée à l'avantage de l'Angleterre, Got intercepte, charge et est poussé en touche (3^e minute).

L'Angleterre reprend du terrain, grâce à une bonne touche et à une bonne mêlée. Au cours de la 5^e minute, une charge dangereuse de Davies se termine sur un en avant. Puis un coup de pied trop long d'un joueur anglais permet à Clément de dégager en touche, par deux fois. Un dribbling des avants d'Angleterre reconduit le jeu sur nos 22 mètres. Une série de mêlées et de touche se termine par un coup franc, à 10 mètres de nos poteaux, en

faveur de l'Angleterre. Day réussit le but (9 m. 30 s.).

Au renvoi, les avants anglais attaquent dans un style très serré et reconduisent le jeu dans nos 22 mètres (12^e minute). Mais Crabos et Lasserre nous donnent de l'air. Le jeu est bientôt ramené sur nos 22 mètres, par des dribblings anglais. Les nôtres parviennent cependant à remonter presque jusqu'au milieu du terrain, quand un coup franc est accordé à l'Angleterre, pour passe à terre. Day essaie le but, et le manque de peu (17^e minute).

A la reprise, mêlée aux 22 mètres, un Français se trouvant hors jeu. Un coup de pied trop long permet à Clément de toucher dans ses buts et, sur le coup de renvoi, les avants français, conduits par Soulié, regagnent du terrain. Un coup franc en notre faveur envoie la balle en touche. Une attaque anglaise est interceptée par les trois-quarts français,

mais Laffont manque la réception, et la balle roule en touche (20^e minute).

L'action d'ensemble de nos lignes parvient à maintenir le jeu pendant plusieurs minutes entre le milieu du terrain et les 22 mètres adverses, mais, à la 28^e minute, une attaque derrière la mêlée, conduite par Myers et Lowe, manque d'aller à l'essai. Lowe essaie de franchir Clément par un petit coup de pied, mais notre arrière parvient à toucher le premier.

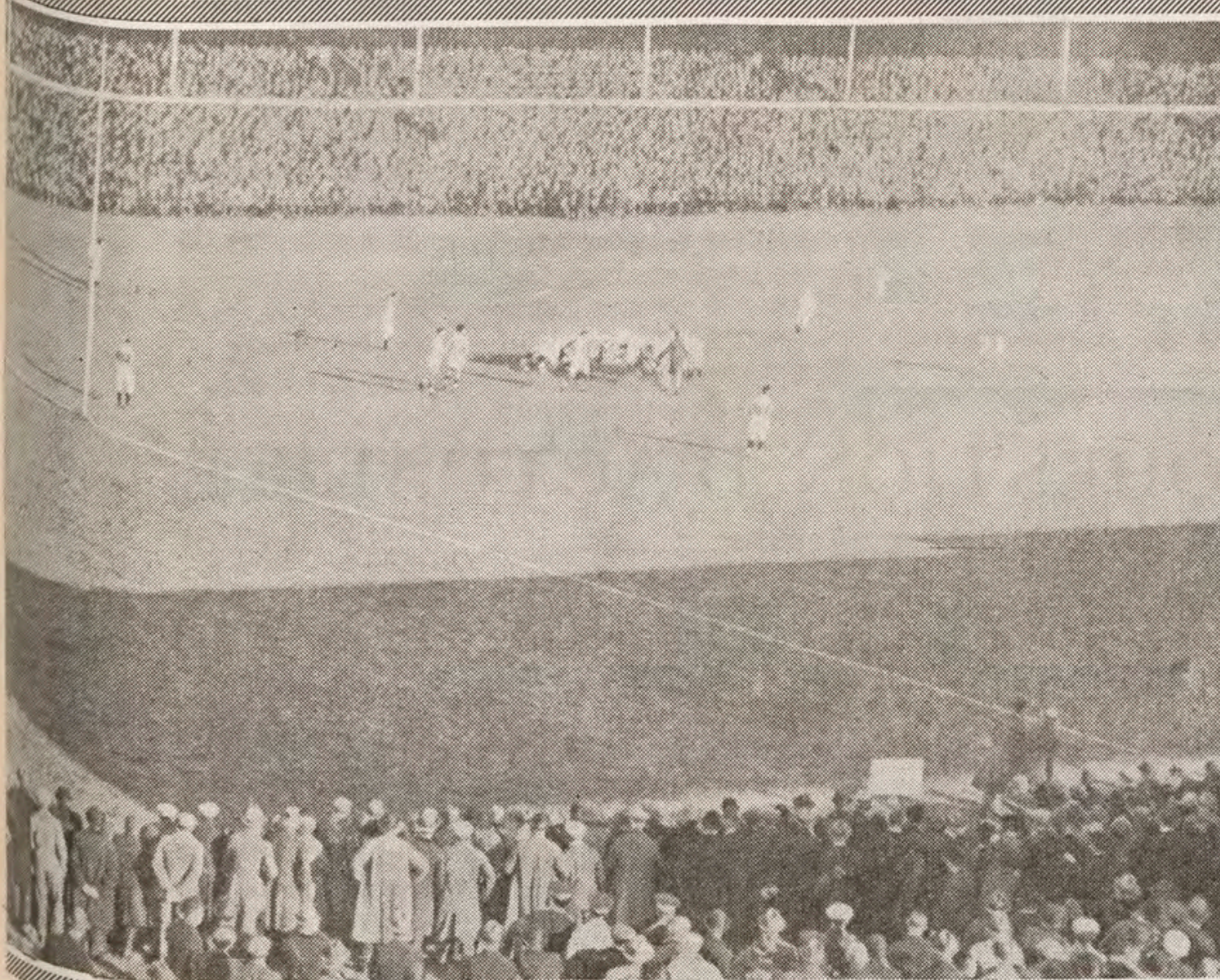
A partir de ce moment, les attaques anglaises se font serrées ; elles sont surtout menées par les avants. Nous devons toucher deux fois de suite dans nos buts. Un arrêt de volée de Clément (34^e minute) nous dégage un peu, mais peu après, Myers et Lowe arrivent tous deux sur lui (37^e minute). Lowe, qui a la balle, passe à Myers, mais celui-ci est immédiatement plaqué par Clément et par Crabos.

Une suite de touches et de mêlées, près de



LAFFONT REÇOIT LA BALLE DE CRABOS

Laffont vient de recevoir la balle qui lui fut transmise par Crabos. Il s'échappe et évite le plaquage de Lowe, mais Percy l'arrêtera.



MILIEU DU TERRAIN

Les équipes représentatives de France et d'Angleterre, à Londres. Le roi Georges V assistait à la rencontre. On voit un tel enthousiasme pour les joueurs français, qui ont vaincu leurs adversaires et qui devaient gagner.



LE DEUXIÈME ESSAI FRANÇAIS

L'Angleterre comptait six points à la fin de la première mi-temps. Au début de la seconde partie du jeu, Got, puis Cassayet marquaient pour la France. Malheureusement aucun de ces essais n'était transformé.

notre ligne de but, se termine par un coup franc, sur lequel Day réussit le but (39^e minute).

LA SECONDE MI-TEMPS

Sur le coup d'envoi de la seconde mi-temps, donné par l'équipe anglaise, Sebedio fait un arrêt de volée. Pickles reçoit et contre-attaque, et Clément doit toucher dans nos buts.

Mais les nôtres s'installent dans le camp adverse. Ramis et Got gagnent du terrain (3^e minute). Une mêlée donne la balle aux Anglais, Bradby termine l'attaque par un coup de pied à suivre. Clément, pressé par quatre adversaires, ne peut que dégager de volée. Crabos parvient à reprendre la balle, passe à Ramis qui transmet à Got. Celui-ci marque (4^e minute).

Aussitôt après, une attaque de nos trois-quarts ramène le jeu sur les buts adverses, et

une suite de mêlées a pour résultat un essai de Cassayet (7^e minute).

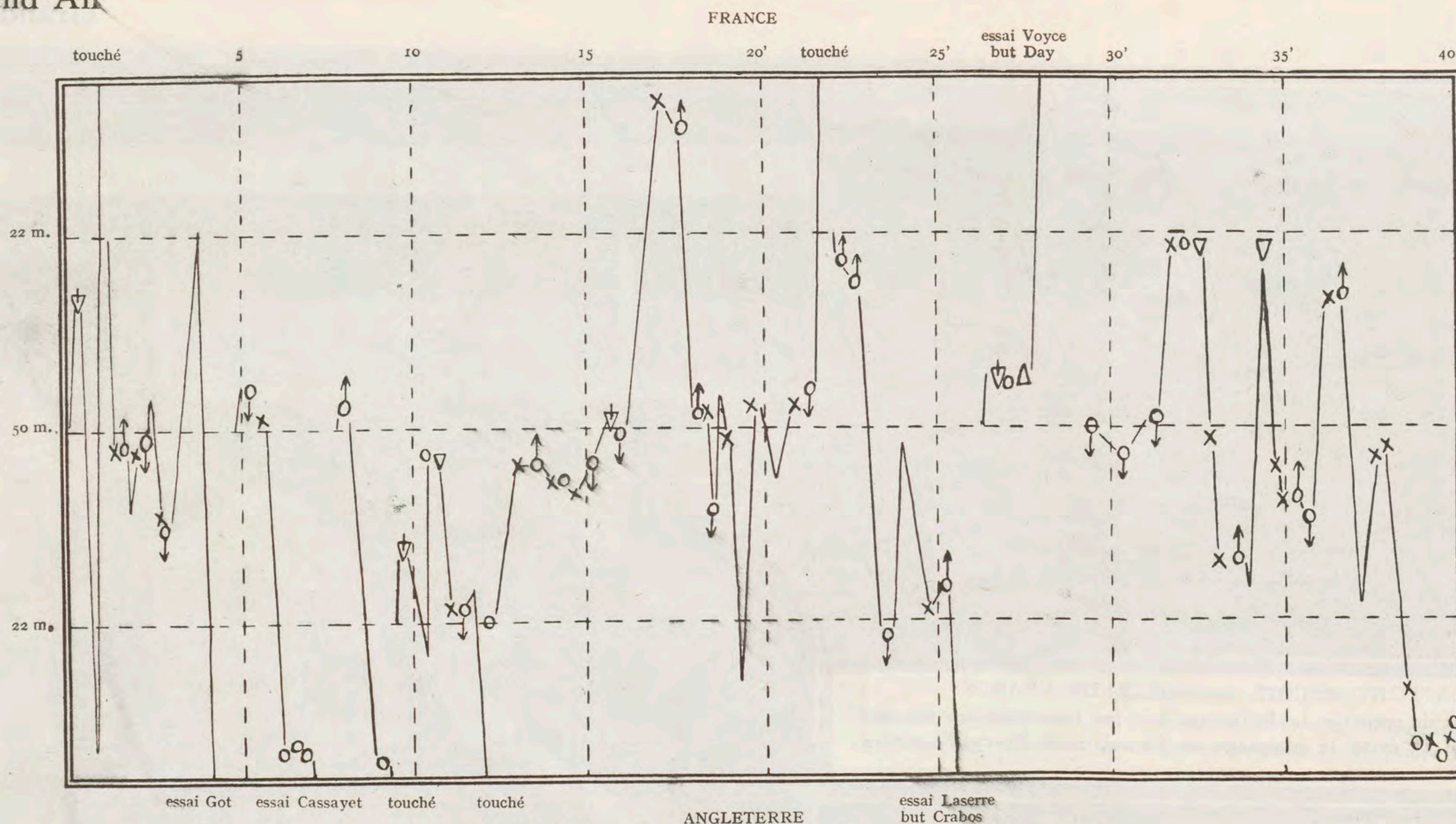
Presque aussitôt après le coup de renvoi, un coup de pied à suivre de Sebedio reconduit le jeu sur les buts adverses, où nos avants essaient de repousser leurs adversaires. Ce travail en force se termine par une mêlée, et l'Angleterre touche dans ses buts (8^e minute).

Au coup de renvoi, arrêt de volée de Lasserre. Puis un coup franc et une mêlée, où le ballon sort pour l'Angleterre, mais dont nous profitons par la suite, forcent encore les Anglais à toucher dans leurs buts (12^e minute).

Nos avants, jouant dans un style plus net qu'au début, et formant une mêlée mieux soudée, maintiennent les opérations du côté anglais. Cependant un coup franc en notre faveur se résout en mêlée, un joueur se trouvant *off side* au moment où il est donné. Cette mêlée permet à l'Angleterre de ramener le

ballon dans nos 22 mètres, par un coup de pied en touche (16^e minute). Cassayet, Soulié, Lubin reconduisent la balle aux pieds jusqu'aux 22 mètres, et une mêlée, suivie d'une bonne touche nous installe au milieu du terrain (18^e minute). Une attaque de Lasserre et de Got se montre dangereuse, mais le Perpignannais est plaqué et, après une jolie attaque des trois-quarts anglais, terminée par un coup de pied à suivre, Clément touche dans nos buts (22^e minute).

Les avants français attaquent maintenant et Gonnet et Boubée arrivent à conduire la balle jusqu'aux 22 mètres adverses (24^e minute). Les avants anglais ripostent, leur attaque est interrompue par un dégagement en touche. Peu après, les trois-quarts français partent sur une sortie de mêlée; Ramis, à 10 mètres de la ligne de but anglaise, recentre d'un coup de pied, et Lasserre réussit à marquer (25 m. 30 s.).



Graphique du jeu au cours de la seconde mi-temps.

La riposte ne se fait pas attendre. Sebedio fait un arrêt de volée, mais un joueur français est encore *off side*. La mêlée qui suit nous vaut un coup franc contre nous. Day essaie le but, le manque, mais les avants anglais ont suivi et, dans une bousculade, Voyce marque un

essai. Il convient de dire que la plupart des spectateurs placés près de cet endroit estimerent que Clément avait touché le premier (28^e minute).

Les 12 dernières minutes de la partie virent le jeu osciller d'une ligne de 22 mètres à

l'autre. Mais, vers la fin, notre ligne de trois-quarts se montrait des plus dangereuses, et le coup de sifflet final retentit après 2 minutes de jeu sur la ligne de but anglaise.

F. ESTRADÉ.

CHAMPIONNAT DE PARIS ET QUESTION D'ACTUALITÉ

Par Lucien GAMBLIN

LE RED STAR, CHAMPION DE FRANCE 1921, A CONQUIS LE TITRE DE CHAMPION DE PARIS 1922. — LES PROGRÈS D'UNE ÉQUIPE. — LES INCIDENTS QUI ONT ANNULÉ LE MATCH FRANCE-ANGLETERRE POSENT, UNE FOIS DE PLUS, LA BRULANTE QUESTION DE L'AMATEURISME ET DU PROFESSIONNALISME DANS TOUS LES SPORTS

Le 15 février 1922, le Red Star Club, champion de France, a conquis sur l'Olympique le titre de Champion de Paris. Avant le match, les compétences du football s'accordaient à reconnaître une petite supériorité à l'Olympique et il faut avouer que la ligue, la fameuse ligue sportive était nettement en faveur du club du Stade Bergeyre.

Venu tard en forme, possédant une équipe fine, nerveuse, le Red Star a fourni au long de cette saison des performances assez contra-

dictoires. Vers le mois de septembre, il semblait que le champion de France ne serait pas dans la course cette saison; l'équipe cherchait sa forme et l'on sentait qu'elle pourrait bien faire, mais il lui manquait ce je ne sais quoi qui fait toute la différence entre un team en pleine forme, et une autre équipe qui s'applique, peine, et dont les résultats sont nuls.

Pourtant, vers la fin de l'année, au cours d'une partie pour la coupe de France, le Red Star se sentit plus à l'aise, le jeu vite, scientifique,



LA FINALE DU CHAMPIONNAT DE PARIS

L'attaque olympienne essaya maintes fois de percer la défense du Red Star. Ici Rebut, ailier de gauche, va centrer la balle à proximité du goal, défendu par Chayriguès. De gauche à droite, Meyer, qui manque Chayriguès, Rebut, Gamblin, Brouzes, Joyant et Darques.



L'OFFENSIVE DE L'OLYMPIQUE

Dans les dix-huit mètres du Red Star, l'Olympique jouant avec force presse fortement son adversaire, les demis appuyent l'attaque.
De gauche à droite : Clère, Mistral, Gamblin, Joyant Haas, Meyer, Darques, Rebut et Marion.

s'affirma; Sotteville s'en aperçut, encaissant 7 buts à 0. Le dimanche suivant, Clichy s'en retourne chez lui battu par le même score et enfin Levallois, qui, à ce moment, tenait la tête du groupe A dans le championnat, subit la défaite par 4 buts à 0.

Alors, le club de Saint-Ouen comprit, dès ce moment, qu'il pouvait avec une telle équipe aller vers le succès; mais il joua de malchance et eut plusieurs joueurs blessés assez sérieusement. Il fit jouer des jeunes, essaya maintes et maintes combinaisons pour aboutir à mettre sur pied la formation qui disputa la finale. L'appoint de Chayriguès, venu en dernière heure, contribua à donner confiance au reste du team et le Red Star pénétra sur le terrain avec ses moyens.

De plus, ses équipiers avaient le grand désir de vaincre. Se révoltant contre l'opinion générale qui les considérait comme battus, ils avaient décidé d'adopter une tactique qu'ils s'ingénieraient à appliquer durant tout le match et aussi de mettre tout leur cœur au service de leurs couleurs.

L'Olympique arriva à la finale d'une façon très différente. Possédant un bon lot de joueurs, jeunes, solides et éprouvés, il était évident, dès le début de la saison, que lorsque son équipe aurait un peu d'entraînement, elle se montrerait dangereuse pour tous et pourrait renouveler ses jolies performances de l'année précédente.

Battu seulement par la Générale, aussitôt que celle-ci déclina quelque peu, les « verts » prirent la fête de leur groupe, ne furent jamais rejoints et terminèrent avec 6 points d'avance.

Le team avait une grande confiance en ses moyens, son jeu était effectif, peut-être même un peu trop vigoureux et certains joueurs étaient dangereux pour leurs adversaires. Un seul blessé, Lebatteux, l'obligea à remanier sa composition, et l'équipe se présenta certaine du succès et, selon moi, n'estimant que quelque peu son adversaire.

LE JEU ET LA PARTIE Dès le début, il apparut que le jeu serait celui d'une finale c'est-à-dire heurté, serré, et les joueurs, énervés, inférieurs à ce qu'ils sont normalement.

Pourtant, le Red Star plus souple, chercha à jouer en finesse, tandis que l'Olympique utilisa fréquemment ses moyens physiques, supérieurs à ceux de son adversaire.

Le jeu est à ce moment assez dur, quelques fautes de brutalité sont justement réprimées par l'arbitre. Le Red Star emploie la méthode d'attaque par les ailiers, Nicolas lance ses jeunes camarades Cordon et Sentubéry, qui filent et centrent devant le but, ce qui permet à l'avant-centre de marquer le premier goal auquel Cottenet ne peut rien. L'Olympique opère d'une façon différente, ses demis avancent le plus qu'ils peuvent et dégagent

sur l'un quelconque de leurs avants, de sorte que les défenseurs du Red Star peuvent facilement soit intercepter la balle, soit dégager leur camp menacé. L'Olympique domine et joue dans le camp de son adversaire, mais ne peut arriver à marquer, pourquoi? Parce que:

Dewaquez étant étroitement marqué par Bonnardel, Darques par Meyer, voilà une ligne d'attaque inopérante, ses deux meilleurs éléments sont entravés et les trois joueurs incapables d'agir personnellement, il en sera ainsi toute la partie.

Peu avant la mi-temps, à la suite d'une belle combinaison, le Red Star, par l'intermédiaire de Brouzes, marquera un second but.

Après la reprise, l'Olympique essaye encore de percer, mais voyant que leurs efforts n'aboutissent pas, ses joueurs s'énervent, la discorde naît entre eux et alors c'est fini, le Red Star gagnera, car il lutte toujours avec courage; il marque même un troisième but joliment amené par Sentubéry qui évite une charge incorrecte du demi qui le marque, se rabat sur le goal et shoote avec précision sur la gauche du but.

Au cours de cette partie, la vitesse n'eut qu'une part relative dans le résultat, car l'on ne peut dire que l'une ou l'autre équipe soit supérieure à sa rivale sous ce rapport. La puissance d'ensemble de l'Olympique fut contrebalancée et au delà par la finesse de la majeure partie des Redstarmen et, ainsi que l'a justement dit un ancien joueur très compétent: l'intelligence du jeu eut raison de la vigueur trop souvent inconsidérée.

Comme c'est inévitable dans les rencontres capitales comme celle-ci, il y eut quelques incidents — jugés plus ou moins impartialement et de façon différente par les joueurs, les critiques et les spectateurs.

Les Olympiens prétendent que le second but marqué par Brouzes était hors-jeu, c'est possible, mais non certain, car M. Slawick était bien placé pour juger la chose et je doute qu'il eût laissé passer une faute aussi flagrante que certains veulent l'affirmer.

Ensuite, Darques se plaint d'avoir, au cours de la première mi-temps, été arrêté irrégulièrement par les arrières du Red Star; je proteste contre cette affirmation, et une photo de cette phase du jeu me confirme dans cette protestation, Darques, sur le point d'être arrêté, pris entre Meyer et moi-même, cria et se laissa tomber sur le sol.

Il avait déjà employé cette ruse avec succès au cours d'un match Red Star-Olympique à Bergeyre, mais cette fois, l'arbitre ne fut pas dupe, et placé à proximité du groupe de 3 joueurs il a parfaitement vu la chose et ne siffla rien.

LES CAUSES DE LA VICTOIRE DU RED STAR

Les partisans de l'Olympique prétendent que Chayriguès fut le premier artisan de la victoire de son



PARACHINI EN POSSESSION DE LA BALLE

Parachini, demi centre de l'Olympique, abusa du dribbling. Cidessus, il veut passer Brouzes qui ne semble pas disposé à se laisser faire. Brouzes, Nicolas, Clère, Parachini, l'arbitre.

La Vie au Grand Air

club. Ils ont tort et raison à la fois. Certes, il n'est pas douteux que « Pierrot » eut une heureuse influence sur ses co-équipiers par la confiance que sa présence leur donna.

Mais il est flagrant qu'il n'eut que peu d'essais dangereux à arrêter, les avants Olympiens shootèrent peu, pourquoi ? D'abord parce que, connaissant la valeur du fameux gardien, ils voulaient s'approcher très près pour le battre à coup sûr ; ce faisant, leur action se prolongeait et ils se faisaient arrêter par un de leurs adversaires. Ensuite, parce qu'étroitement marqués, ils ne surent pas varier leur jeu pour se débarrasser de l'étreinte des défenseurs du Red Star.

De plus, je prétends que si un goal keeper peut éviter la défaite de son club, il ne peut acquérir le gain du match pour celui-ci. La victoire du Red Star est le fait de ses avants qui surent intelligemment profiter des défauts de la défense adverse, l'Olympique dominant fréquemment, ses demis poussaient l'attaque ; de ce fait, les arrières étaient souvent seuls, et ce fut un jeu pour un joueur comme Nicolas de les faire voyager jusqu'à ce que, ses ailiers étant démarqués et très détachés, il leur passait la balle au bon moment pour qu'ils puissent déborder les défenseurs Olympiques.

A l'issue de la partie, les spectateurs applaudirent ces deux équipes qui venaient de se livrer un combat aussi serré, car, pas un instant, l'intérêt ne se démentit et l'ardeur, la volonté de tous les joueurs a



satisfait entièrement le public qui sait comprendre et admirer ce qu'il y a de beau dans l'effort sportif.

Certains critiques, anciens joueurs, qui, depuis qu'ils ne sont plus pratiquants, trouvent que le jeu français est inexistant, ont prétendu que le jeu fut simple et dépourvu du moindre intérêt en tant que football. Je ne suis pas de leur avis et je m'étonne qu'ils découvrent seulement maintenant qu'une finale de championnat n'est pas une leçon de jeu académique.

A PROPOS DE FRANCE-ANGLETERRE 1922 L'annuelle rencontre qui met aux prises notre équipe nationale et celle de nos voisins anglais devait avoir lieu le 28 février. Mais ce match fut annulé en raison de divergences de vue entre les deux fédérations anglaise et française : ici un peu d'histoire est nécessaire pour pouvoir juger la question.

Jusqu'à l'année dernière, nous avions toujours été battus par nos professeurs et souventes fois avec des scores impressionnants. Il n'y a pas si longtemps encore que des teams de balladeurs venaient à Paris et, tout en faisant la fête, nous corrigeaient vertement entre deux visites à Montmartre. Mais, en 1921, il n'en fut pas de même : sur une bonne équipe d'amateurs anglais notre équipe représentative remporta, au Stade Pershing, la victoire que l'on sait. Comme cette victoire venait à la suite d'échecs retentissants subis par l'équipe anglaise aux Jeux Olympiques, nos amis d'outre-Manche émirent la prétention d'incorporer dans leur team national, devant rencontrer les représentants belges et français, quelques éléments professionnels.

Les Belges, en 1921, furent défaits par une équipe ainsi composée et comprenant quatre joueurs « pros ».

Nos dirigeants et ceux d'outre-Quévrain ne firent à ce moment aucune objection contre la façon d'agir des Anglais.

Cette année, quand fut connue la formation britannique qui devait nous rencontrer, il y eut pas mal de difficultés au sein du Bureau fédéral ; ledit Bureau décida, sous restriction, de demander des renseignements complémentaires à la fédération anglaise, de jouer le match ; ceci amena la démission d'un des Vice-Présidents de la F. F. F.A., et la F. A. répondit que : nous savions que son équipe comprendrait quelques



CHAYRIGUÈS EN ACTION

Le gardien de but du Red Star est toujours et de loin le meilleur joueur français à sa place. Il possède une adresse et un coup d'œil incomparables. Sa façon de « cueillir » la balle, du bout des doigts, est tout simplement admirable, il semble que ses mains soient aimantées et attirent le ballon.

joueurs professionnels, et laissait entendre que nos amateurs étant moins purs que les siens, ils ne devaient pas se froisser de rencontrer des « pros ».

J'ajoute que les initiés du football français savaient déjà tout cela. Mais où je ne comprends plus, c'est : 1° quand je vois avec quel acharnement nos dirigeants veulent faire croire qu'ils ont été surpris d'apprendre qu'il y aurait des « pros » dans l'équipe anglaise ; 2° lorsque je les entends soutenir que nos amateurs ne peuvent rencontrer des professionnels, parce que ceci, parce que cela, etc...

Pourtant il y a des exemples que des amateurs : Woodward, Knight, Woomam entre autres, n'ont pas démerité au contact des professionnels.

Voyons, Messieurs les pontifes, croyez-vous qu'un joueur anglais, professionnel déclaré, ne peut pas être considéré autant qu'un joueur français soi-disant amateur à qui l'on trouve une situation, factice bien souvent, pour qu'il pratique le football dans tel club qu'on lui désignera.

Notre bonne province est passée maîtresse dans cet art et je ne veux pas vous citer des exemples, vous les connaissez aussi bien que moi, mais vous fermez les yeux, vous avez peur : vous faites de la politique sportive, mais non du sport. Vous prenez le mors aux dents parce que les Anglais ont répondu qu'ils formaient une équipe représentative ! Quoi de répréhensible à cela ?

Le match est France-Angleterre, donc, en principe, chacun doit faire défendre ses couleurs par ses meilleurs éléments. Leurs amateurs, étant battus, nos voisins incorporent dans leur team quelques pros de qualité moyenne, pourquoi les en blâmer ? Ne nous plaignons pas, ils auraient pu faire jouer leurs grands joueurs, mais les Mitchell, Dimmock, Clay, Wilson. Grimsdell ne figurent pas dans le team qu'ils ont formé ; souhaitons au contraire de les voir un jour représenter leur pays contre le nôtre, cela prouvera que nous avons encore progressé et que nous arrivons au tout premier rang du football.

Et puis, Messieurs les manitous, vous avez déjà autorisé des matches pros contre amateurs, l'Olympique et le Red Star ont joué contre Tottenham, Clapton, Huddersfield ; le Gallia a lutté contre le Celtic et Newcastle. Croyez-vous que les « amateurs » français soient plus tarés après de tels matches que s'ils ne les avaient pas joués ?

A mon avis, le seul tort de la Fédération anglaise, c'est d'avoir opéré selon la méthode si chère à la diplomatie de son pays, c'est-à-dire, sans crier gare, placer son adversaire devant le fait accompli.

Les Anglais mécontents d'être battus, cherchent à se replacer au niveau qu'ils n'auraient jamais dû quitter, ils veulent employer leurs meilleurs éléments pour retrouver la première place, mais ils n'ont pas

a manière, bien loin de là; et Belges et Français mécontents déclarent forfait.

Est-ce rendre service au football continental? Je ne le pense pas. Car les Anglais furent de tout temps nos professeurs, nous avons progressé soit, mais nous ne les égalons pas encore, il s'en faut. Donc nous devons nous efforcer de les rencontrer pour gagner à leur contact. Qu'ils se

défendent, c'est humain, c'est leur droit et nous ne devons pas faire dévier la question.

Que nos dirigeants assurent le respect de leurs règlements, nous n'aurons plus alors qu'à les féliciter du travail fait.

Lucien GAMBLIN

BOULEVERSONS LA CONCEPTION DU CROSS EN FRANCE

Par Pierre PELLETIER

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS COUNTRY DISPUTÉ POUR LA 29^e FOIS, LE 19 FÉVRIER DERNIER, A DÉMONTRÉ UNE FOIS DE PLUS QUE LA VALEUR DU CROSS PROVINCIAL ÉTAIT LOIN DE CELLE DU CROSS PARISIEN. IL FAUT MODIFIER LA FORMULE DU CROSS COUNTRY DANS NOTRE PAYS SI NOUS VOULONS QUE LE CROSS FRANÇAIS PROGRESSE

ALORS que, dans la plupart des sports d'équipe, les grands clubs de province se sont montrés les égaux de leurs rivaux parisiens, le cross country a rarement vu les Sociétés de province venir inquiéter les Sociétés de la capitale, sauf peut-être vers 1900, lorsque l'Union Sportive Dijonnaise se classait 3^e du National et, en 1913, où le Métropolitain Club avait beaucoup de mal à se débarrasser du Massilia.

Depuis la guerre, les équipes de province sont nettement surclassées par les Sociétés parisiennes, surtout l'an dernier et cette année où les trois clubs parisiens partants enlevèrent les trois premières places du classement, précédant de plus de 100 points au moins le premier club provincial.

Cette année, le premier club provincial totalise 202 points, alors que le C. A. S. G. en accuse 42, le Métro 96 et le Racing 115. Nous trouvons 1 provincial dans les 10 premiers, 5 dans les 20 premiers, 11 dans les 30 premiers et 16 dans les 40 premiers, alors qu'en 1913 il y avait 9 provinciaux dans les 10 premiers, 18 dans les 20 premiers, 25 dans les 30 premiers et 31 dans les 40 premiers.

C'est qu'à cette époque la décentralisation n'était pas un discours, mais bien un acte, c'est que l'U. S. F. S. A. — elle n'était point morte encore alors — avait pris cette belle résolution de faire courir deux années sur trois, le cross National en province.

La course à pied, aussi bien la course sur piste que le cross country, a besoin d'un bon coup d'épaule et c'est une erreur que de vouloir limiter à Paris l'effort, en laissant la province se débattre comme elle l'entend ainsi que cela semble être la tactique actuelle de la F. F. A. En ce qui concerne le cross country, on en arrive à ce résultat que, faute de recevoir les directives et les encouragements nécessaires, encouragements qui devraient être proportionnés aux efforts fournis, certaines ligues de province laissent les choses aller à vau-l'eau, à telle enseigne qu'il en est plusieurs où les épreuves de cross country, officielles ou autres, sont totalement inconnues: en Alsace, en Auvergne. Et dire que le cross country est le plus naturel sport qui se puisse concevoir!

Cette situation ne peut que s'aggraver et la valeur générale de notre cross en souffrir si l'on n'y prend garde. Il importe donc de voir où le bât blesse et de modifier en conséquence la base de l'organisation générale.

**OU IL EST PROUVÉ
QUE LA FORMULE ACTUELLE
EST ILLOGIQUE**

Au premier plan des préoccupations que fait naître la situation actuelle, il faut noter les modifications susceptibles d'être apportées à la formule du championnat de France et des épreuves élimi-

natoires. L'ossature de la formule de qualification du championnat national ne répond plus actuellement aux besoins de ce sport ni surtout n'aide à son développement en province, et la formule des épreuves interrégionales, mise en pratique il y a deux ans et l'an dernier, n'est pas non plus le mode parfait qui doit être employé. A ce jeu-là les régions qui travaillent n'ont pas plus d'avantages que les autres et ne se voient pas suffisamment récompensées de leurs efforts. Or l'A. B. C. du progrès en toute chose réside dans l'encouragement à ceux qui travaillent, encouragement proportionné aux résultats obtenus.

Ainsi pour prendre quelques exemples sur les derniers championnats régionaux, il est intéressant de noter que le premier club provincial classé dans le championnat de France, le S. C. Montcellien, ne triompha chez lui que par 5 points du C. O. du Creusot, lors du cham-

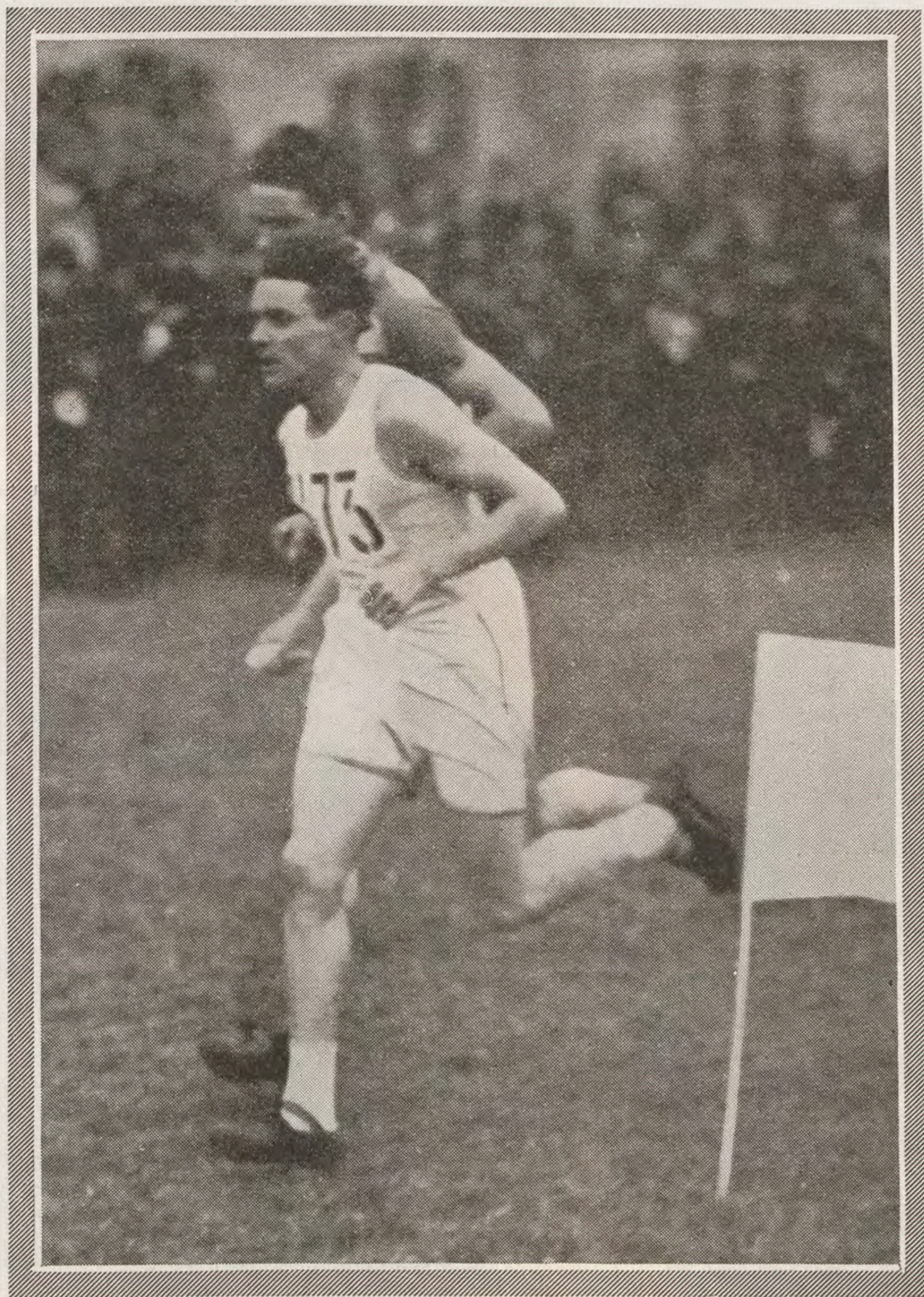
pionnat de Bourgogne, et qu'il n'est pas exagéré de prétendre que, dans la compétition nationale, le C. O. du Creusot, s'il avait pris le départ, se serait classé dans les huit premiers, peut-être dans les cinq premiers. Or ces deux clubs, premiers et seconds d'une région où l'activité athlétique n'est pas un leurre, sont des Sociétés de petites villes, cités du travail. Tous deux méritaient de disputer d'office le championnat de France; un seul a pu y participer parce qu'on l'aidait financièrement; l'autre, d'après le système absurde des classifications, ne pouvait s'y engager qu'en payant de sa poche tous les frais, plus ceux du droit d'entrée que d'autres Sociétés, moins actives et moins méritoires, n'avaient pas à déboursier parce que champion de leur région... par walk-over.

Dans le Lyonnais, la situation est encore plus antisportive et le fait en lui-même se trouve confirmé tout naturellement par les résultats du Championnat de France. Le Sporting Vélo Club, qui totalisa à la Courneuve 207 points et se classa 7^e au classement général, enleva le championnat du Lyonnais avec 84 points, suivi très près, à 2 points, par l'A. S. Lyonnaise (86 points, à 7 points par le L. O. U. (91 points). Le Football Club de Lyon, classé 4^e au régional, totalisait 129 points, le C. A. Oyonnax 131 et le 6^e club de la région n'en avait que 145 à son actif. Or le C. A. Oyonnax, classé 5^e de son championnat régional, participait à ses frais au National où il se classa 8^e.

On voit que dans le Lyonnais les équipes sont près les unes des autres et que leur valeur respective n'est pas négligeable puisque l'équipe classée 5^e dans cette ligue se trouve être quinze jours plus tard 8^e au National. Or sur les six grandes équipes de la région lyonnaise, une seule était engagée gratuitement au Championnat de France et se voyait aider financièrement pour y participer. Les autres, si elles avaient voulu défendre leur chance auraient dû payer entièrement de leur poche.

A Marseille, même situation quoique moins typique. A Bordeaux, trois clubs terminaient le championnat régional à 2 points l'un de l'autre.

Dans certaines ligues, par contre, le championnat régional réunit au plus 20 partants et une seule équipe complète lorsque ce n'est pas un seul club représenté. Avec une telle formule, on en arrive à ce résultat qu'au Championnat de France, cinq clubs champions de leur région ne réussissent pas à obtenir six hommes à l'arrivée: le F. C. Mohon, champion des Ardennes, l'U. S. Saintes, Champion des Charentes, l'A. S. Bitterroise, champion du Languedoc, le C. A. Lexovien, champion de Basse-Normandie n'avaient que cinq hommes



LE CHAMPION OLYMPIQUE GUILLEMOT
EST CHAMPION DE FRANCE

Guillemot, qui fut le meilleur coureur de cross-country français, a retrouvé sa grande forme. Dans les championnats de Paris et de France, il se montrait nettement supérieur à ses adversaires, remportant chaque fois une éclatante victoire, avec la plus grande aisance.



LE DÉPART DU CHAMPIONNAT DE PARIS DE CROSS

Disputé le 5 février, sur le terrain de la Courneuve, le Championnat de Paris comportait un parcours de 13 kil. 500 et réunissait, au départ, 256 coureurs. Immédiatement, Guillemot qui, ayant abandonné la Générale, courait individuel, prenait la tête.



LES LAURÉATS DU CHAMPIONNAT DE PARIS DE CROSS

En haut, un passage des coureurs au premier tour. L'épreuve comportait six passages devant les tribunes. En bas, à gauche, René Vignaud qui se classait 3^e, en 47 m. 29 s. 4/10. — A droite, le passage du pont par G. Huet, 2^e, en 47 m. 15 s. 4/10, et Corlet, 5^e, en 48 m. 4 s. 2/10.



GUILLEMOT AU PREMIER PASSAGE

Jean Guillemot, le champion olympique, semble avoir retrouvé une forme aussi remarquable que jadis.



GUILLEMOT AU SECOND PASSAGE

Guillemot couvrit le premier tour (1.700 m.) en 5 m. 31 s. 4/5, le second (3 kil. 900) en 12 m. 41 s. 3/5.



GUILLEMOT EN TÊTE

On prête à J. Guillemot l'intention de s'attaquer au record de l'heure.



LE DERNIER TOUR DE GUILLEMOT

Guillemot, fit le 3^e tour (5 kil. 900) en 19 m. 30 s. 4/5, le 4^e (7 kil. 600) en 26 m. 1/5, le 5^e (9 kil. 800) en 33 m. 16 s. 2/5.



L'ARRIVÉE DE GUILLEMOT

Guillemot couvrait les 11 kil. 400 du 6^e passage en 41 m. 18 s. 4/5 et terminait les 13 kil. 500 en 46 m. 39 s. 2/5.



CORLET, CHAMPION DE FRANCE 1921, CLASSE 3^e
Le petit coureur de la Générale, se ressentant encore des efforts fournis au cours d'une saison estivale trop chargée, se classait troisième, à 21 secondes du vainqueur. Duquesne, gagnant du prix Lemonnier, était second, à 20 secondes de Joseph Guillemot.

à l'arrivée et le Stade amiénois, champion de Picardie, n'en avait que quatre.

LE REMÈDE OFFICIEL

On voit qu'il est absolument illogique que les champions régionaux soient qualifiés d'office pour le National et qu'eux seuls le soient, et il importe dès maintenant de prendre des dispositions pour que l'an prochain la base du championnat soit modifiée. La formule des interrégionaux est un premier pas vers une formule beaucoup plus heureuse; mais ce n'est pas encore la perfection, puisque notamment dans le Sud-Est elle oppose quatre ligues importantes, trois très fortes : le Lyonnais, le Littoral, la Côte d'Azur et une plus jeune, mais non sans valeur, les Alpes — alors qu'un autre groupement oppose l'Auvergne où le cross est inexistant, le Languedoc et les Pyrénées, deux régions où la vitalité du cross est honnête certes, mais non comparable à ce qu'elle est dans l'autre groupe. Or, le Sud-Est n'aura pas plus de représentants que le Midi et cela aussi est illogique.

Il serait bon d'envisager, comme cela se passe en rugby et comme cela se passera en

water-polo dès cette année, un nombre de qualifiés (équipes et individuels) plus ou moins important selon la vitalité du cross dans les différentes régions et de supprimer la formule absurde de l'engagement illimité moyennant finances tant individuellement que par équipes.

Il importe également de rétablir la formule des interrégionaux en employant un identique système pour les qualifications à l'issue de ces secondes éliminatoires : le nombre en raison de la qualité.

Au premier stade on accorderait, par exemple : 7 places d'équipes à Paris, plus les individuels classés dans les 20 premiers ; 4 places à Lyon, plus les individuels classés dans les 10 premiers ; 3 places à Marseille et Bordeaux, plus les individuels classés dans les 10 premiers ; 2 places à la Bourgogne, la Haute-Normandie, la Côte d'Azur, l'Atlantique, le Centre, le Loiret, la Bretagne, plus les individuels classés dans les 5 premiers ; 1 place d'équipe aux autres ligues plus les individuels classés dans les 5 premiers du championnat régional.

La formule du championnat national ainsi

LE PREMIER OBSTACLE ET LA

Les équipes de toutes les ligues régionales prirent part au National de 1922. La course fut pour Guillemot, nettement supérieur, l'occasion de remporter une belle victoire. Dès le début de la course, il partait d'une allure aisée, et au bout de 3 kilomètres, il se trouvait seul en tête. Gaudé, du Métro, qui avait le mieux résisté au train du champion olympique avait lâché le leader. Derrière Guillemot, la lutte était ardente, Corlet, Duquesne triomphait dans cette lutte pour les places d'honneur et se classait deuxième sur le premier obstacle. — En bas : Le passage sur la passerelle.

modifiée sera beaucoup plus intéressante qu'actuellement et surtout beaucoup plus sportive, ce qui est à considérer; on ne verra plus continuellement les mêmes équipes en tête et en tous cas la lutte sera beaucoup plus serrée parce que les clubs qui travaillent seront récompensés en raison de leur activité.

Il importe, d'autre part, que la F. F. A. reprenne la formule de décentralisation inaugurée avant la guerre, en 1908, à Amiens ; il ne faut pas chercher ailleurs que dans le fait du choix de Marseille, comme lieu du National en 1910, la belle performance accomplie trois ans plus tard dans les prairies de Langon par les jeunes du Massilia Club. L'effort de décentralisation de 1910 avait porté ses fruits.

UNE COUPE DE FRANCE DE CROSS

Un nouveau challenge a été attribué cette année à la ligue à laquelle appartenait le premier club provincial classé au National. Le destination est pour le moins sujette à discussion et le donateur comme la F. F. A. avait beaucoup mieux à faire pour attribuer ce nouveau « bronze », même si le donateur désirait le



LUTTE POUR LES PLACES D'HONNEUR

Guillemot, nettement supérieur, l'occasion de remporter une belle victoire. Dès le début de la course, il partait d'une allure aisée, et au bout de 3 kilomètres, il se trouvait seul en tête. Gaudé, du Métro, qui avait le mieux résisté au train du champion olympique avait lâché le leader. Derrière Guillemot, la lutte était ardente, Corlet, Duquesne triomphait dans cette lutte pour les places d'honneur et se classait deuxième sur le premier obstacle. — En haut : Le peloton. Duquesne mène devant Corlet, Heuet, Manhès et Berthelot.

voir affecter à une ligue de province. C'était le moment pour les pouvoirs dirigeants du cross en France de mettre sur pied la Coupe de France interligues de cross country qui est un des plus sûrs moyens de faire progresser en qualité et en quantité le cross en province où le véritable mal n'est pas ailleurs que dans la pénurie d'épreuves intéressantes et dans la monotonie des rencontres hebdomadaires dont les résultats sont un perpétuel recommencement.

La Coupe de France interligues par matches successifs soit sous forme de poule, soit sous forme d'éliminatoires est presque une nécessité pour l'avenir du cross-country en province, et la mise sur pied d'une telle compétition n'est pas au dessus des moyens financiers de la F. F. A. Pourquoi alors ne cherche-t-elle pas à créer cette épreuve dont le moins qu'on puisse dire c'est qu'elle avait un gros, très gros retentissement très favorable à l'engouement si nécessaire en province ?

Naturellement, Paris où le cross est bien vivant, serait exclu de la compétition.

Cette formule de coupe par matches à deux

mérite du reste d'être appliquée également à l'intérieur des lignes et je verrais avec plaisir en dehors du championnat régional une épreuve selon la formule des matches à deux appliquée par la F. S. A. F. pour sa coupe d'Encouragement qui remporta un beau succès et qui fut très ouverte jusqu'à la fin.

A PROPOS DE TECHNIQUE

Individuellement la technique fait des progrès dans toutes nos régions et les dirigeants ont appris enfin un peu partout ce que c'était qu'un tracé de cross. Il y a bien encore, certes, des ignorants, surtout des semi-ignorants mais dans cette partie si importante de l'organisation il y a de très gros progrès. Les concurrents sont orientés maintenant vers les parcours plats, mais durs comme celui de la Courneuve qui se rapproche sensiblement des parcours anglais, ce qui nous permet d'espérer une honnête figuration de notre team au cross des cinq Nations qui doit se courir le 1^{er} avril à Glasgow et où nous avons, avec le lot de nos 10 premiers du National, une belle chance de prendre la seconde place derrière l'Angleterre.

GUILLEMOT, CHAMPION DE FRANCE 1922

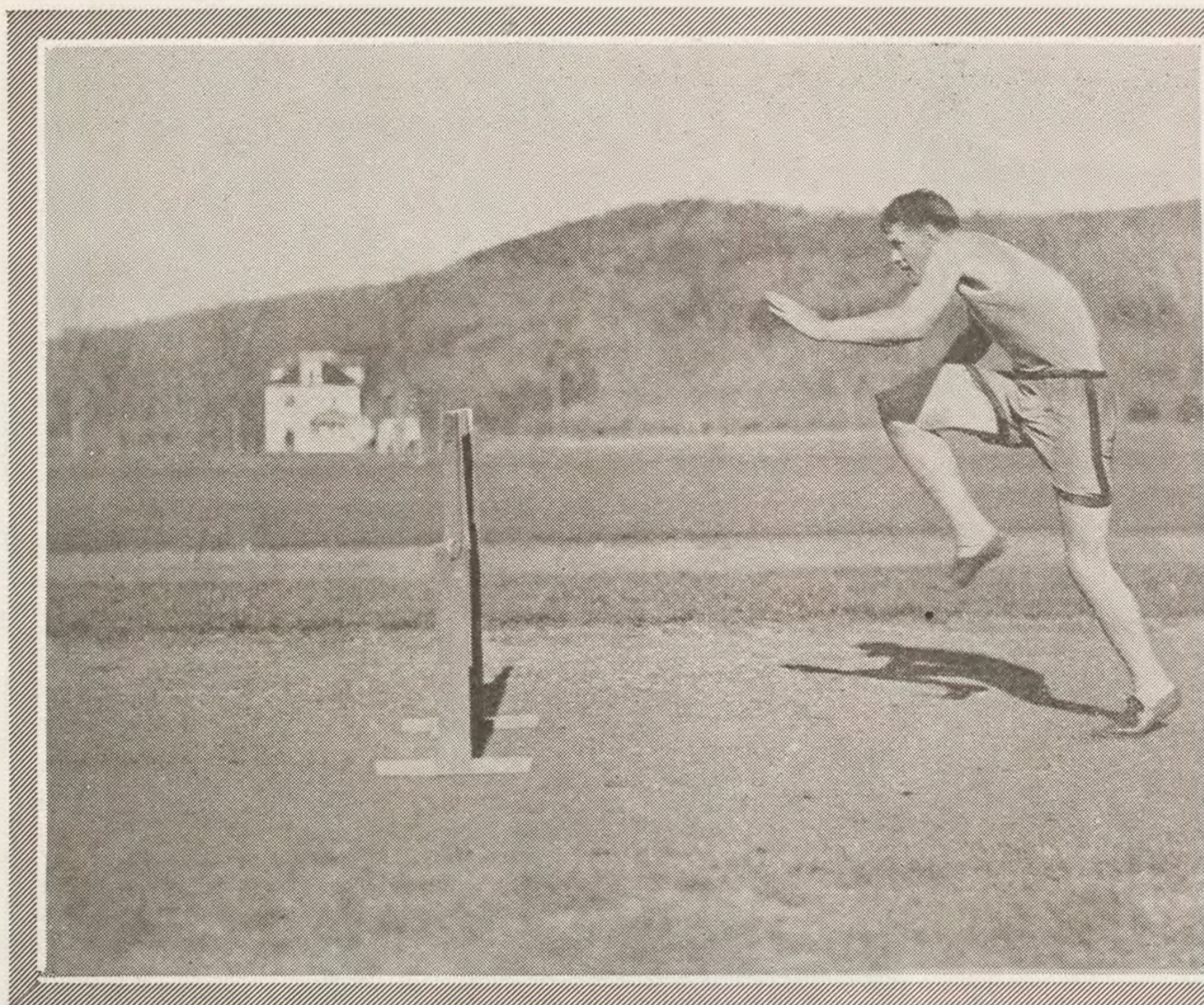
Guillemot, dont le retour en forme le classe à nouveau en tête des crossmen français, s'adjugeait facilement la victoire dans le National. Dès le début, il prenait la tête et terminait le parcours avec une avance très nette sur ses adversaires, sans avoir à pousser.

Nos hommes individuellement sont en progrès et je crois que dans l'ensemble le team qui portera les couleurs françaises à Glasgow vaut ceux d'avant guerre. Il s'annonce en tout cas plus homogène.

CONCLUSION

Le point faible du cross français est actuellement la Province et si l'on n'y prend point garde le malaise s'accroîtra. Il importe de réagir dès maintenant et la fédération doit prendre ses responsabilités. Il serait importun de créer dès l'an prochain une coupe interligues sous forme de matches à deux, de modifier de fond en comble la formule de qualification au National et de faire disputer cette épreuve deux années sur trois hors de la capitale, d'encourager les clubs à disputer des matches amicaux interrégionaux, et de les aider à organiser chaque année dans chaque ligue une grande réunion avec le concours de grands champions. L'avenir du cross français en dépend et un peu aussi notre figuration aux Jeux olympiques.

Pierre PELLETIER.



L'ÉLAN POUR LE SAUT

L'Américain Earl Thomson, recordman du monde des 120 yards haies, en 14 secondes $\frac{2}{5}$, nous indique le secret de sa méthode.

POUR ABORDER LA HAIE

On voit que le champion Earl Thomson prend son élan de loin et aborde la haie après un saut plutôt impressionnant.

LE SECRET DU SAUT DE HAIES

Par Earl THOMSON

NOUS SOMMES HEUREUX DE DONNER, EN MÊME TEMPS QUE LA CINÉMATOGRAPHIE COMPLÈTE DU SAUT DE HAIES, POSÉE PAR LE RECORDMAN DU MONDE, EARL THOMSON, LES PRINCIPES DE LA MÉTHODE DU FAMEUX CHAMPION.

SANS cesse on m'écrit pour me demander ce que je pense du saut de haies, comment il faut s'entraîner et par quel moyen je suis parvenu à battre le record du monde. Je me souviens toujours avec émotion de la façon charmante dont j'ai été traité par les Français chaque fois que j'en ai rencontré, je les admire pour leur héroïsme à la guerre, je les estime pour leur valeur sportive. C'est pourquoi j'accepte de donner dans la *Vie au Grand Air* quelques conseils que je n'ai jamais encore publiés. Puissent-ils rendre service à mes camarades français, parmi lesquels j'ai pu apprécier des hommes

de grand mérite, tel Géo André. L'art du saut de haies n'est pas à la portée de tout le monde, je le sais. Si j'insiste sur ce point, ce n'est pas pour avoir l'air d'un phénomène auprès du public, mais pour bien indiquer aux jeunes gens qui se consacrent à cette spécialité qu'il ne suffit pas de franchir un obstacle avec adresse pour briller dans un 120 yards. Mes camarades du Dartmouth College pourraient vous dire avec quel cœur et quelle énergie je me suis entraîné avant de trouver la méthode me permettant d'obtenir des résultats acquis depuis. Et, sans cesse, je travaille pour me perfectionner

d'avantage, car il ne s'agit pas de se laisser rouiller les jambes. J'ai beau être le capitaine de l'équipe du Dartmouth College et détenir le record du monde, je ne me fais aucune illusion : si je cesse mon entraînement, je suis sûr de perdre rapidement toutes les qualités qui m'ont mis en lumière.

Je suis d'autant plus heureux d'aborder ici le sujet qui absorbe tant de mes loisirs, que je crois pouvoir mettre en déroute quelques théories jusqu'ici soutenues et qui n'ont aucun rapport avec la méthode réelle pour obtenir le meilleur rendement dans le saut de haies.

La presque unanimité des personnes qui m'ont vu à l'œuvre ou qui ont entendu parler de mes performances sont absolument convaincues que ma vitesse et mon art de franchir les haies tiennent uniquement à mes jambes. C'est une erreur grossière et je ne saurais le proclamer avec trop de véhémence, car, de cette mauvaise interprétation, découlent bien des fautes de mes adversaires et de ceux qui seront tentés de m'imiter.

Le plus grand secret dans le saut de haies est de revenir à terre le plus vite possible après avoir franchi l'obstacle. Et, afin d'accomplir ce geste indispensable, je tire un bénéfice incroyable de l'usage de mes bras. Bien des gens s'imaginent que le lancement en avant de mes bras, comme si je voulais me frayer un passage ou plonger, est une habitude que j'ai prise, mais sans aucune influence sur mon geste. Ils ont tort.

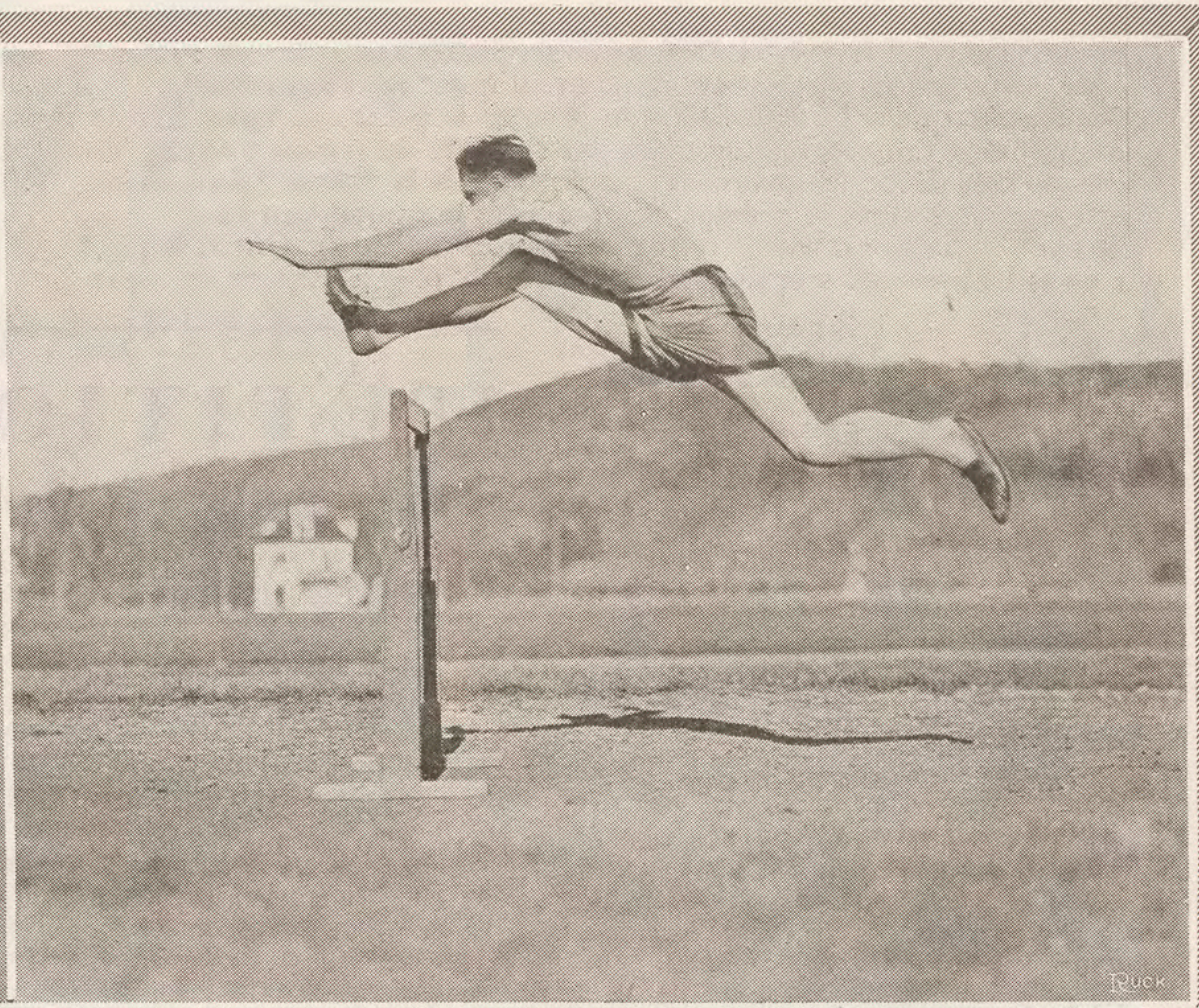
Je ne me lasse pas de le répéter : les bras sont aussi importants que les jambes pour atteindre la vitesse.

Quand j'aborde la haie, je prends mon élan à distance. En même temps que j'élève ma jambe droite pour le saut, je hausse mes bras que je pousse en avant. Cet acte me fait baisser le tronc en avant et ce geste contribue à me faire revenir au sol rapidement. La jambe gauche, qui est en arrière, suit le mouvement, en contre bas, si j'ose dire, vis-à-vis de la droite et frottée, épousette la haie. Je passe et je me pose à terre immédiatement pour me précipiter vers le prochain obstacle comme si j'étais mû par un ressort.



LA FIN DU MOUVEMENT

Le recordman du monde donne l'impression de prendre son élan pour plonger. Remarquer la hauteur des jambes par rapport à l'obstacle.



L'OISEAU HUMAIN

Earl Thomson semble un gigantesque oiseau écartelé. Il s'aide puissamment des bras pour s'enlever et sa jambe rase la haie.

Lorsqu'on franchit des haies, il vaut mieux accrocher la barre que de la passer à un kilomètre au-dessus. C'est là une des fautes les plus fréquentes dans ce sport : craignant de ne point passer, les coureurs prennent un élan considérable, sautent comme s'ils voulaient battre le record de hauteur, se reposent d'une façon impeccable de l'autre côté, mais perdent plusieurs mètres sur leurs concurrents, moins classiques et plus pressés d'arriver au poteau. Plus vous approchez vos jambes de la barre, nettement, sûrement, meilleur vous êtes.

POUR APPRENDRE A FRANCHIR LES HAIES Certes cette précision est difficile à obtenir, mais par l'entraînement on y parvient. En ce qui me concerne, je pose un petit caillou sur la barre supérieure, puis je m'élance et j'essaie de le faire tomber sans renverser la haie. Avec l'habitude, on arrive à évaluer sa hauteur à un millimètre près, sans craindre de dépasser la hauteur nécessaire. L'un de mes prédécesseurs au palmarès des records du monde, le fameux Forrest Smithson, était arrivé à une telle perfection à ce point de vue, qu'un jour, au stade de San Francisco, il fit le pari de franchir plus de la moitié du parcours d'un 110 mètres haies, les yeux bandés sans toucher un obstacle. Il partit au coup de pistolet, couvrit 75 yards, franchissant sept haies sans en heurter une seule. Il effleura la huitième si légèrement qu'elle ne fut pas renversée. Son pari étant gagné, il n'insista point. A l'entraînement, il plaçait deux crayons sur une haie et les faisait tomber l'un avec le talon droit, l'autre avec le genou gauche.

C'est par de tels exercices, qui ne tiennent nullement de l'acrobatie, que nous arrivons à posséder une sûreté de gestes, sans quoi on ne saurait parvenir à des résultats brillants dans cet art véritable qu'est la course de haies. Nous devenons de véritables virtuoses avec nos pieds et, j'insiste sur ce point, avec nos bras.

L'athlète qui pourrait combiner ma forme et ma précision sur l'obstacle, avec une qualité réelle de sprinter, pourrait aisément rogner un cinquième de seconde à mon record du monde actuel de 14 s. 2/5 pour les 120 yards, 10 haies de 3 pieds 6 pouces. Car je ne suis pas un sprinter.

Non, je ne suis pas un homme de vitesse et je le déplore, puisque ce défaut me prive de résultats qui pourraient, j'en suis convaincu, être encore plus remarquables. De même qu'il ne suffit pas d'être un homme vite pour briller dans le saut de haies, on n'est pas complet si on ne connaît que l'art de passer l'obstacle. Or, je ne suis pas le coureur de haies que je désirerais.

PRINCIPES D'ENTRAÎNEMENT Évidemment, les performances que j'ai obtenues ne sont pas à la portée de tous, mais combien je désirerais être un peu plus vite sur le plat. Et je ne sais pas si je ne dois point à ce défaut d'avoir cherché une méthode parfaite pour aborder les obstacles. Les photographies qui illustrent cet article et que j'ai posées spécialement pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, vous montreront que je ne perds pas une fraction de seconde pendant que je franchis les haies. Je les prends du plus loin qu'il m'est possible et je frôle la barre pour retomber vite de l'autre côté, puis je m'élance vers les suivantes. C'est l'avantage que je m'attribue sur chacune des

SUR L'OBSTACLE

Continuant à se servir de ses bras pour se donner de l'élan, Earl Thomson passe la jambe droite, tandis que la gauche prend à peine de hauteur.

dix qui me permet de triompher, mais je me rends bien compte que si j'avais les qualités d'un sprinter ajoutées à celles d'un sauteur de haies, je pourrais abaisser mes temps à 14 s. 1/5, sinon 14 secondes.

Puissent ces principes servir à mes camarades français et si, par hasard, l'un d'eux parvenait à égaler mon record, je serais trop heureux d'y avoir contribué par mes conseils, qu'une longue expérience et que tant de travail m'ont dictés.

Il ne faut pas croire qu'à l'entraînement, il faille à tout prix accomplir le parcours de 120 yards en sautant toutes les haies. On arriverait ainsi à se fatiguer sans profit et à se surmener inutilement. Mieux vaut ne s'exercer que sur deux ou trois obstacles. La foulée, l'élan et le saut deviennent des réflexes. Les acquérir est le but principal de la spécialité. Lorsque vous franchirez d'une façon impeccable une haie, vous saurez les passer toutes dans le même style et vous n'aurez plus à redouter d'accrocher telle ou telle. Les jambes agissent mécaniquement. Elles savent exactement l'effort qu'elles doivent fournir et ne



L'AMÉRICAIN EARL THOMSON

L'Américain Earl Thomson a bien voulu nous donner un article dans lequel il nous donne les raisons de ses succès.

vous tromperont pas d'un millimètre. Vous pourrez alors aborder l'obstacle les yeux fermés et, lorsque ce sera la course, grâce au rythme adopté, vous accomplirez votre parcours d'une façon impeccable.

Je suis sûr que si l'on voulait s'en donner la peine, on constaterait que sur deux 120 yards accomplis par moi sur le même terrain, les traces de mes pieds se trouvent exactement à la même hauteur les unes des autres, dans le premier comme dans le second parcours.

Le saut de haies est avant tout une cadence à obtenir. Une fois que, par un entraînement soigneux et méthodique, on l'a acquise, on peut

être sûr des résultats et affronter les plus redoutables adversaires sans crainte, même s'il vous distancent aux premiers obstacles. La classe parlera toujours et, vers les 50 yards, vous reviendrez en trombe pour passer en tête et triompher avec la plus grande aisance.

Ceux qui écouteront mes conseils s'apercevront vite des modifications heureuses apportées à leur style.

Earl THOMSON,
recordman du monde
des 120 yards haies.

LES COMPÉTITIONS D'ESCRIME

Par George TROMBERT

L'ÉMINENT PRÉSIDENT DU JURY DU MATCH LUCIEN GAUDIN-ALDO NADI A BIEN VOULU NOUS DONNER CET ARTICLE
OU IL ÉTUDIE LES DIVERS MOYENS DE RENDRE PASSIONNANTES LES COMPÉTITIONS D'ESCRIME

EN me demandant d'exposer brièvement quelles sont les différentes formes sous lesquelles il est possible de présenter au public les compétitions d'escrime, la *Vie au Grand Air* va au devant d'un désir que je n'aurais pas osé lui exprimer.

Je suis, en effet, de ceux qui déplorent que le sport des armes n'ait pas assez fait pour intéresser ce public qui est le critérium et la source de tout succès sportif.

Nous nous sommes souvent plaints qu'on ne vienne pas en assez grand nombre assister à nos exhibitions, qu'on n'acquiesce pas aux guichets la somme forte ou faible qui mettrait à la disposition de notre cause, l'argent, le méprisable, mais indispensable argent. Mais nous n'en avons pas moins continué à employer des formules telles que, même les connaisseurs, ne peuvent que bâiller, au spectacle que nous leur donnons.

L'avènement des matches a été un premier pas, dans la voie que Joë Bridge, René Lacroix et plusieurs autres préconisaient. Mais les épreuves publiques ouvertes continuent et continueront peut-être longtemps à ne présenter, pour le spectateur, aucune espèce d'intérêt.

J'ai toujours, pour ma part, et en me plaçant uniquement au point de vue sportif, condamné la poule en une touche.

Elle est aussi peu concluante que pourraient l'être des matches qu'on ferait courir deux par deux, sur cinquante mètres aux concurrents du Grand Prix de Longchamp, que des rencontres en un round, pour le Championnat du monde de boxe ou que toute autre fantaisie du même genre.

Au point de vue spectacle, la poule n'existe pas, parce que l'assaut décisif est noyé parmi les autres, parce que les tireurs *ne se livrent pas* et parce que personne ne croit plus sincèrement à l'exactitude de telles épreuves.

Les gens qui défendent la poule en une touche sont : les uns, des traditionalistes de tempérament ; les autres, des gens qui en ont gagné quelques-unes et qui poursuivent, dans leur carrière sportive, pour but unique, de démontrer qu'ils sont ou qu'ils ont été des as. Ni les uns ni les autres ne sont à suivre. Nous négligerons donc la poule en une touche comme spectacle susceptible d'être offert au public payant.

Nous négligerons également, sauf de très rares exceptions, le match au fleuret, parce que comportant des conventions qu'il est trop difficile de faire comprendre au spectateur et nous nous en tiendrons aux matches au sabre ou à l'épée, qui ont un caractère de combat et qui sont plus faciles à suivre. Encore, faut-il mentionner que le sabre comportant quelques conventions, il est et demeurera toujours largement inférieur à l'épée, pour l'angle sous lequel nous voyons les choses.

Quelle est la meilleure formule de match à l'épée ? Je ne saurais le dire, non pas parce que je n'ai point d'opinion sur la question, mais parce que je n'ai peut-être pas raison dans mes préférences.

En tout cas, il y a trois manières différentes : le match au nombre de touches, le match au temps et le handicap.

Le match au nombre de touches est le

plus employé et, jusqu'à présent, il a plu. Mais, lorsque les tireurs auront acquis une plus grande habitude de cet exercice, il arrivera sans doute que, dans certains cas, les épreuves s'éterniseront et que les coups doubles se multiplieront, ce qui est indésirable. Le coup double est regrettable au point de vue spectacle et il l'est plus encore au point de vue artistique car il constitue, à mon sens, la plus grave des fautes d'escrime.

Je signale en passant que les matches en trois ou cinq touches sont à laisser de côté, parce que, sauf dans le cas où l'un des adversaires est beaucoup plus fort que l'autre, le résultat acquis sur une aussi courte distance n'est pas, à beaucoup près, indiscutable.

LE MATCH AU TEMPS

Le match au temps n'a été essayé que dans peu de circonstances et je suis étonné qu'il ne soit pas plus en vogue. Il a de nombreux avantages, parce qu'il y a toujours, dans un tel match, un des tireurs qui est en retard et qui, par conséquent, se trouve dans l'obligation de donner tout ce qu'il peut. Je ne crois pas qu'il soit possible de gagner un match au temps, si l'on n'est pas un escrimeur complet.

Cette formule implique la nécessité d'avoir un dispositif marquant le temps et le portant à la connaissance du public. Au tournoi de Lyon, en 1920, on avait utilisé dans ce but une pendule munie d'un grand cadran, avec un dispositif d'arrêt. Ce cadran était gradué à l'envers, en sorte qu'il indiquait à chaque instant combien de minutes encore restaient à courir jusqu'au « times ». Une sonnerie retentissait à la fin de chaque minute. Pendant la dernière minute, cette sonnerie se faisait entendre toutes les dix secondes. Enfin, pendant les dix dernières secondes, elle sonnait dix fois.

On ne peut s'imaginer quel intérêt présentaient les matches dans lesquels les deux adversaires se trouvaient à égalité, vers la fin.

Lorsque le président du jury commandait « Halte » ou « Allez », l'aide chargé de ce soin embrayait ou débrayait le mécanisme.

On avait mis en place également un tableau d'affichage instantané grâce auquel le « score » était inscrit. C'est là, également, une question de première importance. Le public, en effet, se contente de connaître le résultat, sans qu'il ait besoin de juger lui-même les coups. Ainsi dans un match de boxe, les spectateurs susceptibles de voir un « contre », de se rendre compte de l'efficacité d'un coup sont l'infime minorité. La chute, elle-même, n'est pas toujours exactement analysée par lui. Par exemple, dans le match Cricqui-Ledoux, personne n'a pu dire si Cricqui est tombé au début, sur un coup ou sur une bousculade.

LE HANDICAP

La troisième formule possible est celle du handicap. Le handicap est la forme parfaite de la compétition sportive, excepté le cas où il s'agit d'un championnat. Il permet de mettre en présence des adversaires de force différente, sans que l'incertitude du résultat disparaisse.

On avait également essayé le handicap à Lyon et non sans succès. Imitant en cela ce qui se passe parfois au tennis, on faisait partir le tireur le plus fort en arrière du départ. Par exemple, le match-handicap étant en dix touches, le tireur qui rend des points partira à — 5, par exemple.

Tout ce qui précède s'applique aussi bien au sabre qu'à l'épée. Quant au fleuret, il n'est vraiment pas une arme de combat. On a pu se rendre compte, lors du match Gaudin-Nadi, que notre champion a dû s'imposer un lourd handicap, en ouvrant le jeu, tandis que le tireur italien le fermait obstinément et faisait effectivement un jeu d'épée. N'eût été la supériorité écrasante de Gaudin, le résultat aurait pu être faussé de ce fait.

Quoique je sois tout à fait ennemi des polémiques qui discréditent le sport et qui ne prouvent pas grand-chose, je ne puis m'empêcher de revenir sur ce sujet, pour dire ce que je pense de l'attitude de M. J.-J. Renaud, dans le compte rendu paru dans ces mêmes colonnes après le match Gaudin-Nadi.

C'est faire une injustice gratuite à un juge consciencieux que de l'accuser de partialité, et c'est donner un mauvais exemple sportif que de ne pas accepter les décisions honnêtement rendues. Je me garderai de chercher autre chose, dans le cas présent, qu'une vision différente de la mienne. Mais il y a un moyen matériel de se rendre compte lequel, de M. J. J. Renaud ou de moi, connaît le mieux la technique de l'escrime. Nous sommes à peu près du même âge et si l'on tient compte que les années de campagne comptent double, je pense que je suis le plus âgé.

Je suis tout prêt à accepter de tirer un match en vingt touches à l'épée avec M. J.-J. Renaud, à condition qu'il soit bien entendu que celui qui ne se présentera pas pour disputer ce match, eût-il les meilleures raisons de le faire — grippe, accès de fièvre ou vomito negro — paiera à la Caisse de Secours des Maîtres d'Armes, une somme de mille francs. Comme juges, j'accepterai volontiers nos camarades Lajoux et Massard dont la compétence et l'autorité réelles ne sont ni discutables ni discutées.

Entre gens de notre âge, la qualité physique (point sur lequel je serais certainement handicapé) ne compte plus guère et il n'y a que la connaissance de l'escrime qui puisse influencer sur le résultat. Un match est un bon moyen de se rendre compte, et cela vaut mieux, en tout cas, que de se prendre aux cheveux.

Ceci étant dit, et pour en revenir à notre sujet, je pense que le grand succès de la soirée du Cirque de Paris doit être exploité en faveur de l'escrime. Je voudrais voir des organisateurs tentés par les matches d'escrime. Pour commencer, ils trouveront parmi les amateurs des combattants qui ne leur coûteront pas un sol. Plus tard, après avoir vu qu'ils peuvent risquer des frais, il leur sera loisible d'engager des professionnels, avec un pourcentage sur la recette. L'escrime connaîtra ainsi le succès qu'elle mérite. J'ajoute que point n'est besoin de chercher des adversaires à l'Etranger. Sur les trente meilleurs escrimeurs du monde, vingt-cinq au moins sont français. George TROMBERT.



LE CINÉMATOGRAPHE ET LE TIR

Par Henri PETIT

UN APPAREIL PERMET DE FAIRE, EN TOUS TEMPS ET A PEU DE FRAIS, DU TIR SUR BUT ANIMÉ. GRÂCE AU CINÉMATOGRAPHE, ON PEUT DEVENIR DE PLUS EN PLUS ADROIT ET CHASSER CHEZ SOI L'OISEAU, LE FAUVE ET MÊME LE SOUS-MARIN ET L'AVION

Le tir le plus séduisant et le plus intéressant est sans conteste le tir sur but animé, j'entends d'ailleurs par but animé toute espèce de but mobile, qu'il soit constitué par un animal proprement dit ou par un objet qui se déplace, comme un avion, un bateau, etc... Malheureusement, les exercices de tir sur but mobile ne sont pas à la portée de tout le monde, et ne peuvent guère être réalisés que pendant la chasse. Encore, les occasions que l'on a de tirer sont-elles toujours trop rares au goût des chasseurs et, en tout état de cause, ceux-ci ne peuvent juger du résultat de leur tir que s'il a été heureux et a atteint le but. Si, en effet, lorsqu'on tire à la cible, il est facile d'observer les points d'impact et de rectifier son tir en tenant compte des observations faites, c'est chose impossible presque toujours, lorsqu'on tire en pleine campagne sur des oiseaux ou des quadrupèdes rapides.

Les passionnés du tir ont regretté de tout temps cet état de choses, et c'est pour leur donner en partie satisfaction que l'on a créé des tirs avec cible mobile faite de panneaux montés sur chariot, dont le succès, il faut bien le dire, a été très restreint : il y avait loin, en effet, de ces vagues simulacres à la réalité.

Voici que l'illusion complète de la réalité vient d'être atteinte dans un dispositif

imaginé par un armurier du Mans, M. E. Mousseaux, qui a songé à adapter ce merveilleux appareil qu'est le cinématographe aux exercices de tir.

Le principe de son système est extrêmement simple, comme on va le voir, mais tel l'œuf de Colomb, il fallait y penser.

Imaginez que sur un écran de cinématographe se projette le gibier que se propose de chasser le tireur : perdreaux au vol, lièvre au déboulé, cerf lancé, etc... Le tireur, posté au fond de la salle avec une arme à portée réduite, tire sur l'écran en visant l'image de l'animal qu'il se propose d'atteindre. Dès que la balle que contient le fusil vient frapper l'écran du cinématographe, le déroulement de la pellicule de celui-ci s'arrête instantanément : l'appareil devient donc à ce moment une simple lanterne de projection, et l'image est immobilisée sur l'écran dans la position exacte qu'elle occupait au moment où le projectile issu de l'arme du tireur l'a frappée.

Il est facile d'observer sur l'écran le point d'impact de la balle et de voir, par conséquent, si ce point se trouve dans l'intérieur du contour apparent de l'animal et sur quelle partie de son corps : on voit ainsi si le coup aurait été mortel, ou si on aurait simplement démonté la pièce de gibier.

Bien plus, si celle-ci est nettement manquée,

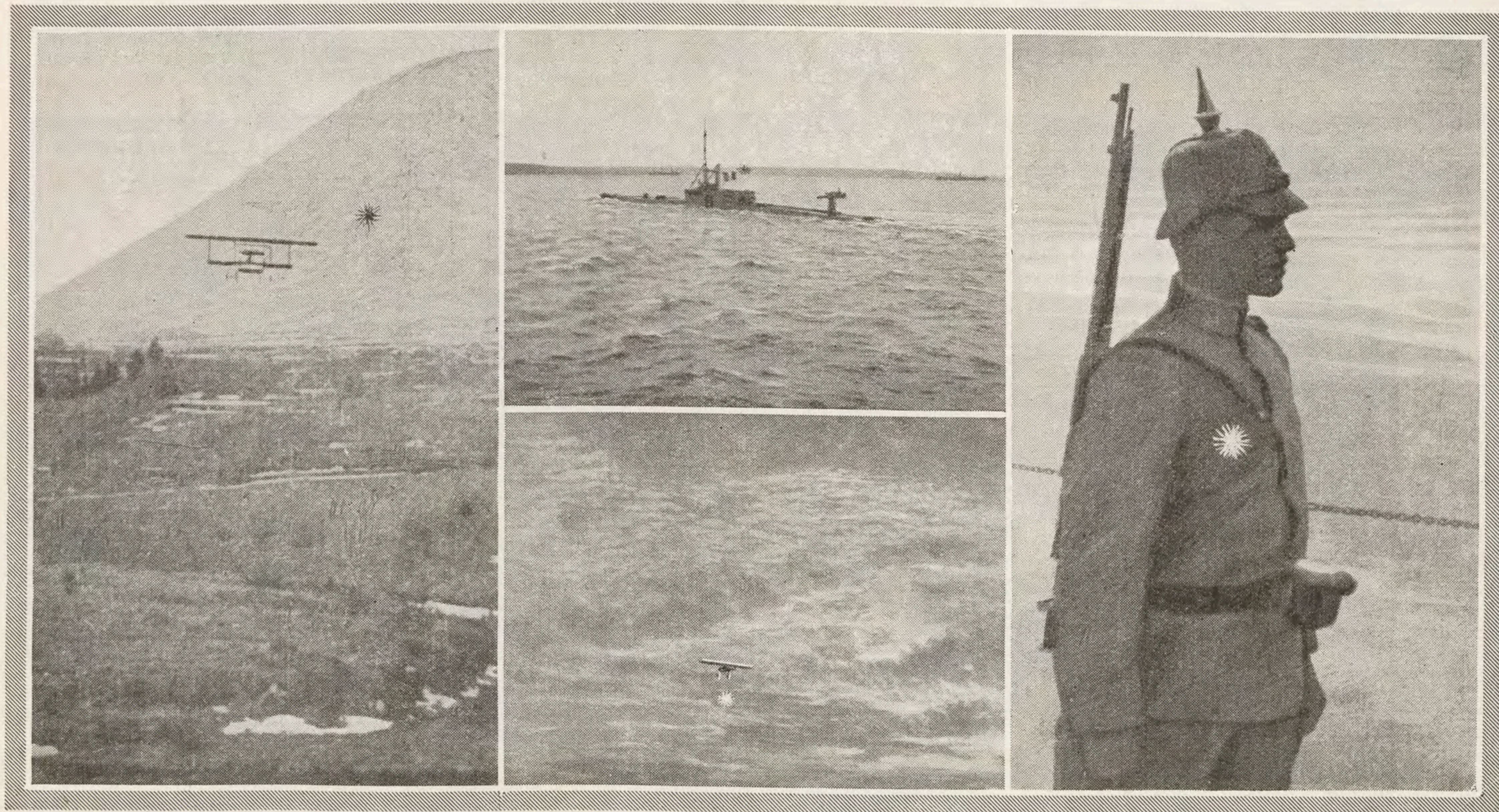
on peut observer la position du point d'impact par rapport à celle de l'objet visé, et déterminer ainsi la grandeur et le sens de l'erreur commise par le tireur.

Les photographies qui accompagnent cet article montrent les résultats obtenus dans des tirs sur buts de nature très variée : aéroplanes, sous-marins, goélands s'envolant d'une plage, loutre sur le point de plonger, chevreuil franchissant un buisson, etc...

On voit facilement le principe de l'appareil de M. Mousseaux, ou plutôt le but qu'il a atteint. Examinons maintenant, et cela ne sera pas le moins intéressant, comment il est arrivé à ce résultat et par quels moyens extrêmement simples il a pu transformer en réalité ce rêve de beaucoup de chasseurs : pouvoir faire du tir réel chez soi.

L'écran ordinaire en toile du cinématographe est remplacé dans l'appareil Mousseaux par un écran en tôle suffisamment épais pour résister, sans détérioration, aux balles de tir réduit. Cet écran est enduit de couleur blanche comme les écrans ordinairement employés dans les projections cinématographiques : la plaque de tôle est encadrée d'un cadre de bois épais.

Sur l'écran est fixé un trembleur très sensible qui est constitué par une lame d'acier mince (fig. 1) qui se met en vibration dès que



L'HÉROISME A DOMICILE

Grâce au procédé que notre collaborateur Henri Petit décrit, chacun peut organiser chez soi un tir qui lui permettra de passer pour un "as" aux yeux de ses relations. L'emploi du cinéma l'autorisera à descendre des avions, à couler des sous-marins ou à transpercer des Allemands. On voit sur les quatre clichés, l'étoile indiquant l'endroit où le tireur a touché la projection.



LA CHASSE CHEZ SOI

On peut multiplier les films à profusion et faire de la grande chasse chez soi. C'est ainsi que nous voyons ici un phoque inoffensif frappé à mort, une biche qui l'échappe belle, des goélands qui font mieux de prendre un départ rapide.

écran a reçu le choc de la balle, en amplifiant les vibrations de la tôle.

Ce trembleur fait partie d'un circuit électrique qui est coupé en temps normal, mais qui se ferme à la moindre vibration du trembleur : l'extrémité de la lame se trouve en effet engagée entre deux vis avec lesquelles elle vient en contact au moindre déplacement.

Le poste de projection n'offre rien de spécial : celui qui a été employé pour les essais est le poste dit d'enseignement vendu couramment. A proximité du volant du poste de projection est installé un frein à mâchoires commandé électriquement. Ainsi que le montrent très nettement les détails de la figure 2, les mâchoires de ce frein sont tenues écartées par un ressort constitué par une lame d'acier. L'autre extrémité du levier qui porte les mâchoires de frein s'appuie contre un coin qu'un fort ressort à boudin D tend à chasser vers le haut, en écartant la partie supérieure des leviers porte-mâchoires. Lorsque l'action du ressort D est libre, les mâchoires sont donc serrées contre la jante du volant, et l'appareil de projection est immobilisé.

Dans la position normale, la tige portant le ressort D est appuyée de haut en bas et maintenue dans la position de l'armé au moyen d'un cliquet. On réalise l'armé en appuyant à la main sur le levier E. C'est le cliquet F

visible dans la figure 1 qui maintient bandé le ressort D ; dans la position où ce ressort est armé, les mâchoires du frein sont écartées du volant et l'appareil de projection fonctionne de la façon ordinaire.

L'extrémité du cliquet F est constituée par l'armature d'un électro-aimant et elle est en regard des deux bobines H. Ces deux bobines sont montées sur un circuit électrique constitué par une source électrique quelconque et le trembleur. Ce circuit est donc normalement ouvert ; il ne se ferme que quand le trembleur

se met en mouvement ; à ce moment, un courant est lancé dans l'électro qui attire le cliquet F ; le ressort D se détend et vient bloquer le volant de l'appareil de projection qui s'arrête instantanément. En même temps, le circuit qui alimente le moteur électrique du cinématographe est coupé.

On voit donc que, quelque bref que soit le courant envoyé dans le circuit par le trembleur, l'arrêt de l'appareil est immédiat.

Coupe montrant l'action du ressort D.

La durée des phénomènes électriques et du fonctionnement de la détente du ressort D est, dans tous les cas, très inférieure au 1/16^e de seconde qui sépare la projection des deux images cinématographiques consécutives.

L'intérêt que présente l'invention de M. Mousseaux n'échappera à personne : c'est, ainsi que nous l'avons dit plus haut, la possibilité de faire en tous temps et à peu de frais du tir sur but animé ; il est certain que cette perspective séduira non seulement les chasseurs, mais tous les amateurs de tir.

Ajoutons enfin que cet appareil ne s'applique pas seulement au tir au fusil, mais peut être adapté au tir au canon (tir réduit bien entendu), et même au lancement de bombes par avion.

Pour cette dernière application, on dispose d'appareils dont notre figure 3 donnera une idée suffisante.

On le voit, la solution imaginée par M. Mousseaux est une solution absolument complète : elle joint à ce mérite celui, non moins grand, d'être d'une extrême simplicité.

Henri PETIT.

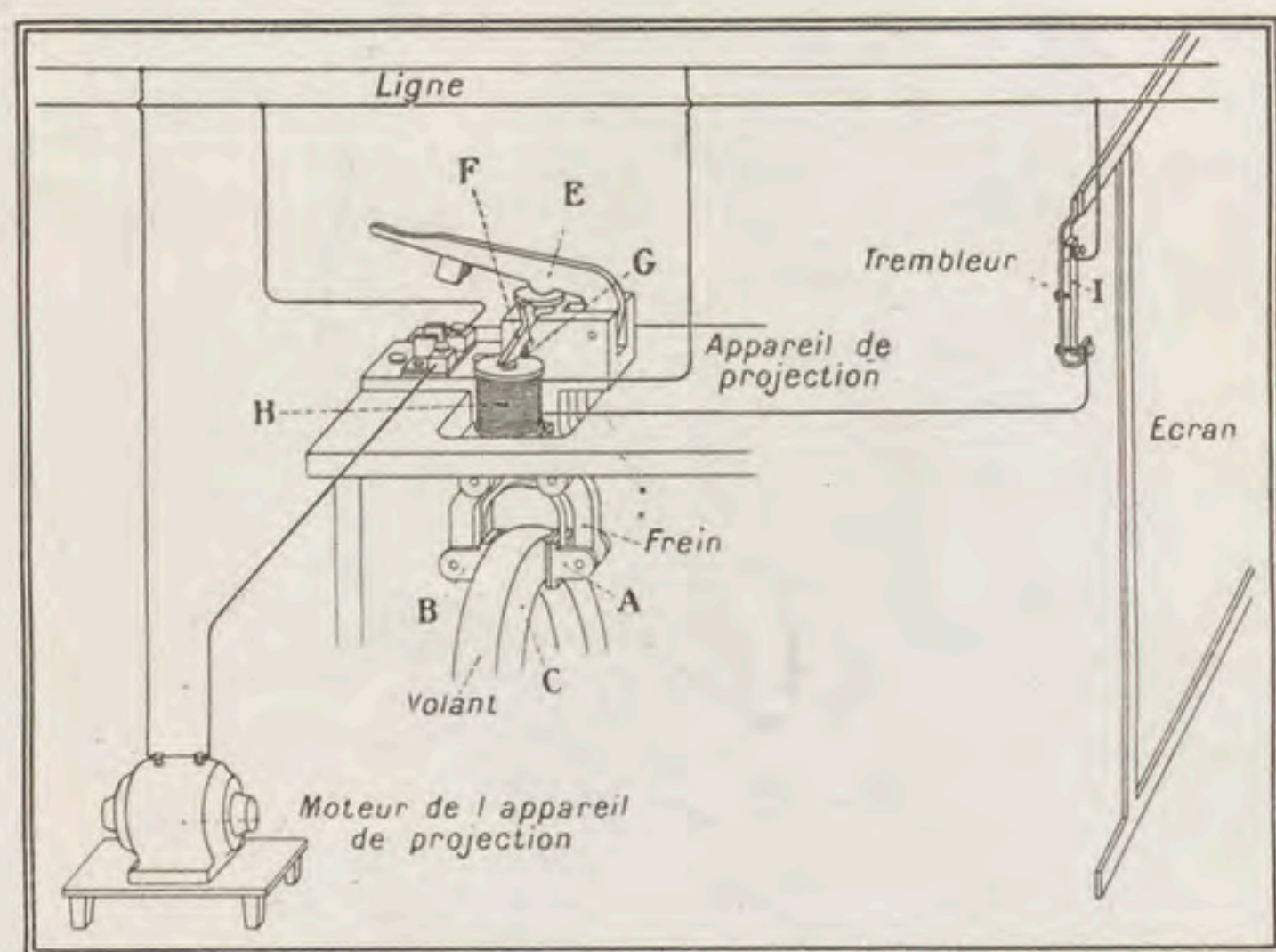
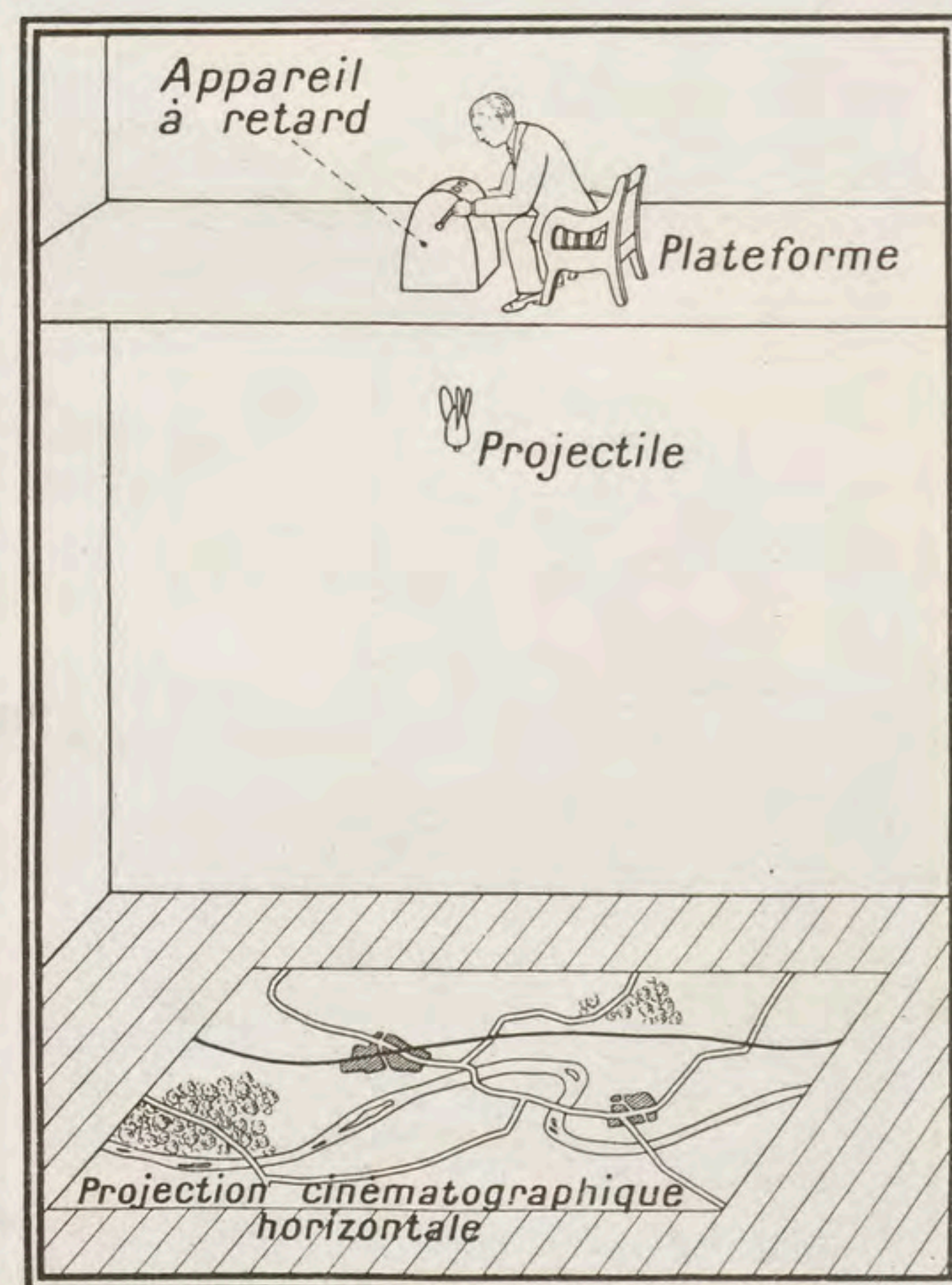
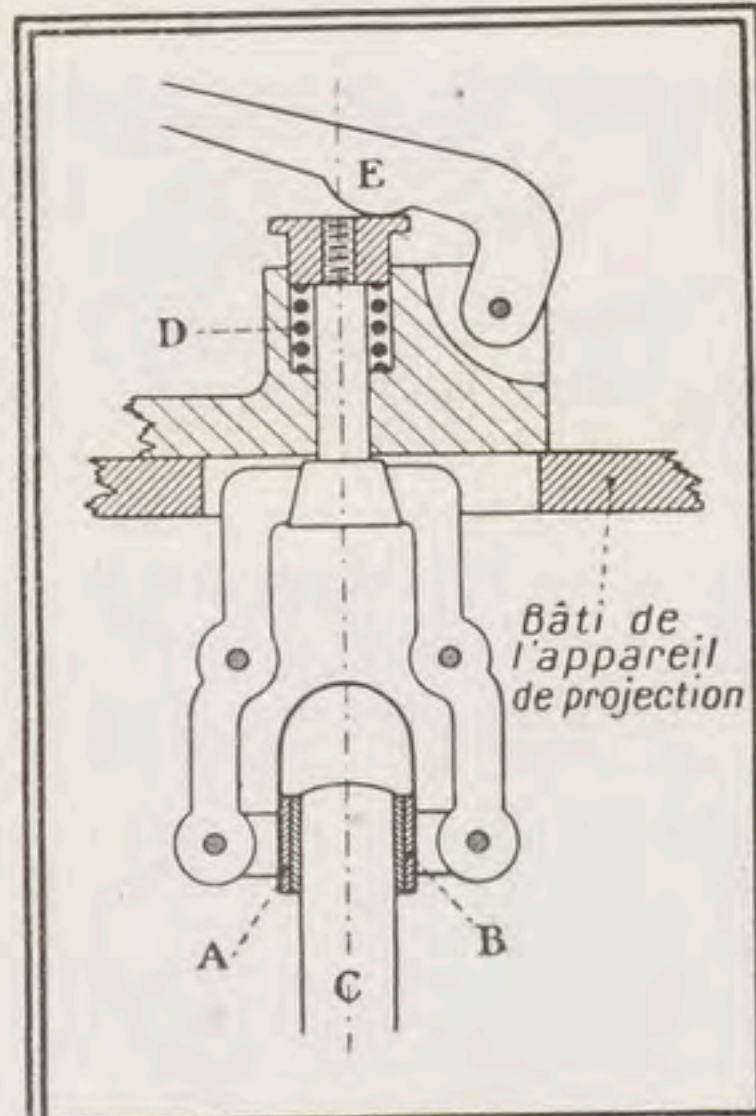


Schéma d'installation du ciné-cible.



Application du ciné-cible à l'entraînement au bombardement par avion.

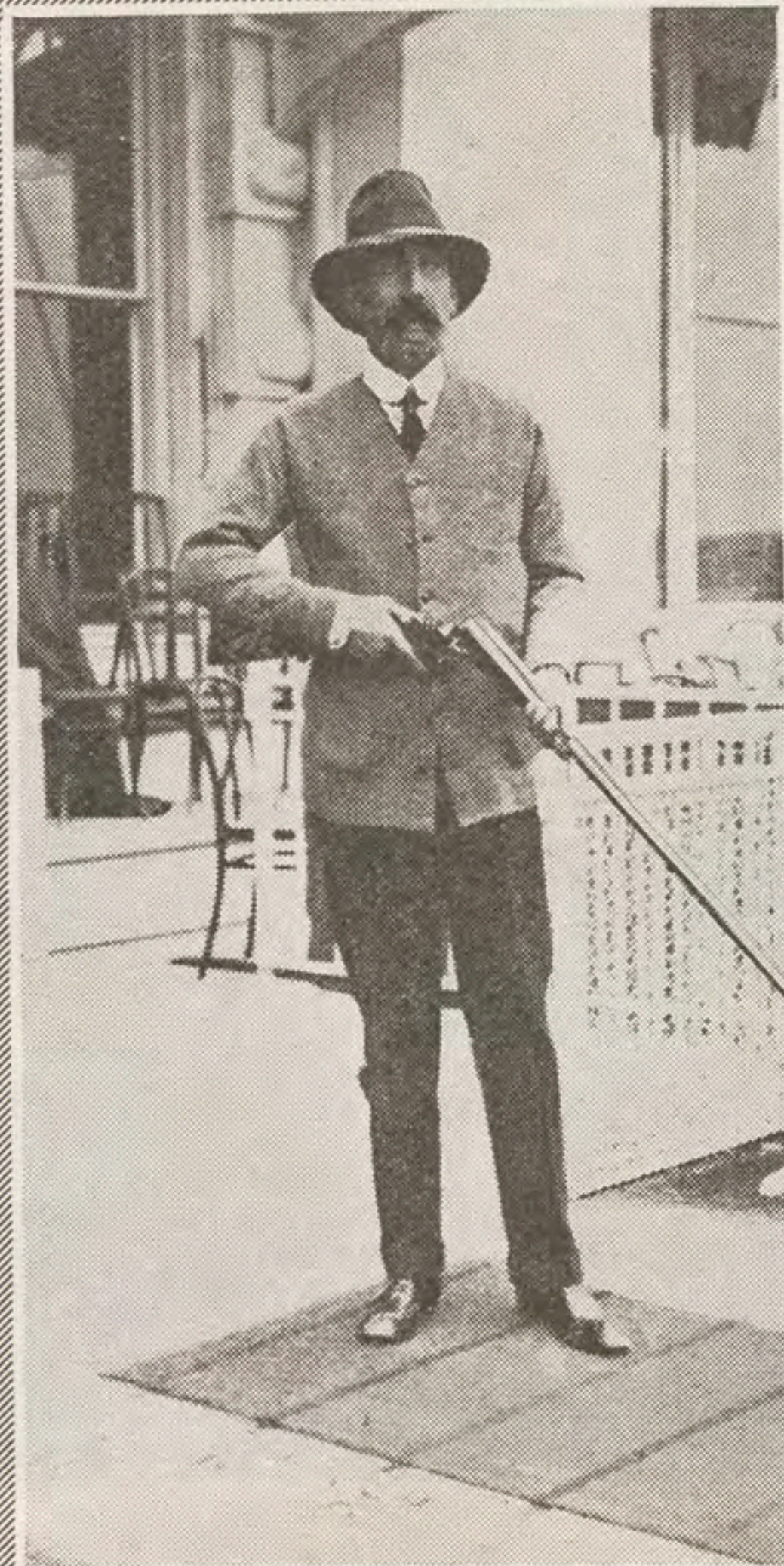




M. SALVAGO
Égyptien, gagnant du Prix de
la Côte d'Azur.



P. PIGNATELLI D'ARAGON
Espagnol, gagnant du Prix
de Philadelphie.



M. BOCCARDO
Italien, gagnant des Prix de
Monaco et de Madrid.



M. PLEVINS
Anglais, gagnant du Prix de
Rio de Janeiro.

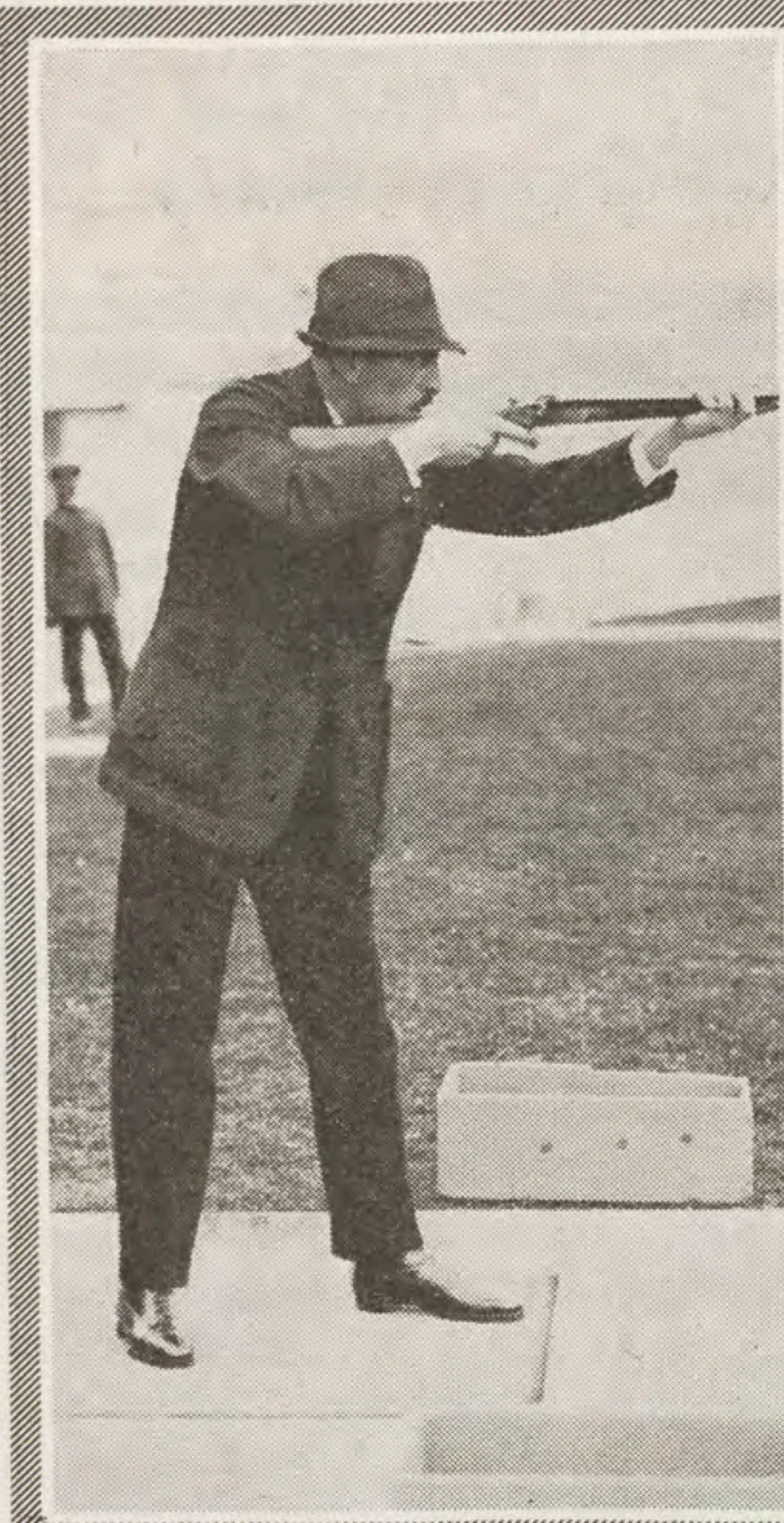
L'ART DE TIRER AUX PIGEONS

POUR LA TROISIÈME FOIS, FADINI, ITALIEN, VIENT DE S'ATTRIBUER LA VICTOIRE DANS LE GRAND PRIX DE TIR AUX PIGEONS DE MONTE-CARLO, LA PLUS IMPORTANTE ÉPREUVE DE CE SPORT. — PRÉCISIONS SUR CET ART.

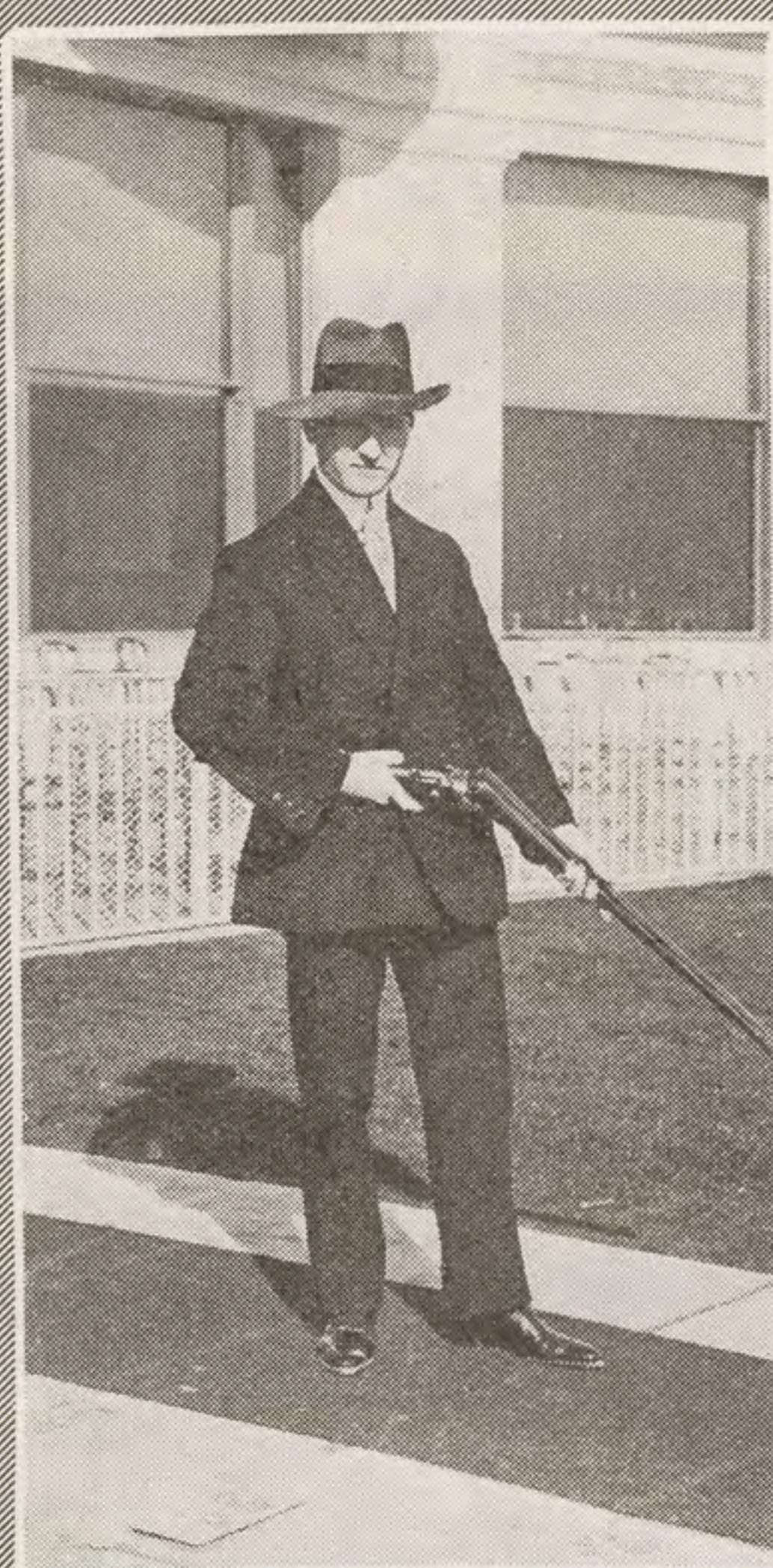
Le tir aux pigeons est un sport qui n'est pas très connu du gros public et qui pourtant a des adeptes nombreux et des champions remarquables. Le Grand Prix de Monte-Carlo qui vient d'être disputé fut créé en 1872. On a donc fêté son cinquantenaire. De 1915 à 1919, il n'a pas

été organisé. Il a donné jusqu'ici les résultats suivants : Italie, 17 victoires ; Angleterre, 14 ; France, 7 ; Autriche-Hongrie, 4 ; Belgique, 2 ; Amérique et Espagne, 1 chacune. Les 7 vainqueurs français furent : en 1882, le comte de Saint-Quentin ; en 1896, Henri Journu ; en 1899, René Moncorgé ; en 1901,

Guyot ; en 1912, des Chaux ; en 1913, le comte de Lareinty-Tholozan ; en 1921, Marcel G. Lafite. A ceux qui prétendent que le sport professionnel est dégradant, rappelons que les nombreux nobles qui ont gagné le Grand Prix de Monte-Carlo, touchèrent 50.000 francs et un objet d'art, sans le moindre déplaisir.



M. RAMBAUD
Français, gagnant du Prix des
Alpes.



M. BORDONI
Italien, gagnant du Prix de
Rome.



SIR RICHARD MUDGRAVE
Anglais, 1^{er} du Prix des Alliés,
2^e de la Poule d'Essai.



COMTE DE LAZARA
Italien, 1^{er} de la Poule d'Essai
et du Prix de Bruxelles.



M. FADINI
Italien, 1^{er} pour la 3^e fois du Grand Prix de Monaco.

M. GALLIANI
Italien, 2^e du Grand Prix de Monaco.

BARON DEVINCK
Belge, 3^e du Grand Prix de Monaco.

Le vainqueur de 1922, l'Italien Fadini, frise la soixantaine et a renouvelé cette année un succès qu'il avait déjà remporté en 1914 et en 1920. Il triompha de haute lutte. Au quinzième tour, il restait six tireurs en présence : trois italiens, un français (le docteur Doyen), un belge (le baron Devinck) et un espagnol (don Labarga). Au dix-septième tour, le baron Devinck disparaissait ainsi que le docteur Doyen et don Labarga. Un italien avait été éliminé au tour précédent. Il ne restait donc plus que deux italiens en présence, Galliani et Fadini. Au dix-huitième tour, Galliani manquait son pigeon, tandis que Fadini abattait le sien s'attribuant ainsi le trophée international.

Il est intéressant de donner quelques précisions sur ce sport, trop peu connu et qui présente un réel intérêt. Le tir aux pigeons naquit en Angleterre au début du XIX^e siècle et ne fut importé en France que vers 1860. C'est en 1866 que le Cercle des Patineurs du Bois de Boulogne offrit à quelques sportsmen d'installer près du lac un véritable tir aux

pigeons. Le prince Joachim Murat s'entoura du comte d'Aguado, du prince d'Arenberg, de MM. Blount, H. Cartier, marquis de Castelbajac, Doublat, prince d'Hénin, marquis de Lau, prince de Sagan, comte de Saint-Priest, baron de Soubeyran, etc...

Ainsi fut créé en France ce nouveau sport. En 1890, vint le tir aux pigeons artificiels ou *ball-trap*.

Entre le tir aux pigeons vivants et le *ball-trap*, la différence est plus apparente que réelle. Au pigeon vivant, on ne peut que laisser l'oiseau aller à son instinct. En choisissant de vieux — d'au moins un an — on obtient des oiseaux résistants, difficiles qui font par les hasards et les surprises, le charme de cette spécialité.

Le *ball-trap* est un appareil à ressort lançant en l'air soit des boules de verre, soit des soucoupes en résine et bitume appropriés et cuits. Tout en offrant les qualités à peu près analogues et des difficultés semblables à celles du tir aux pigeons vivants s'échappant de boîtes, il constitue un sport

bien plus à la portée de tous. Au *ball-trap* on n'a plus les ruses du pigeon vivant à deviner instantanément, mais on peut cependant varier à l'infini les directions, donner le départ montant, rasant, oblique et, pour peu que deux ou trois hommes actionnent les *ball-trap*, le tir devient encore bien plus difficile et inattendu qu'avec le pigeon vivant le plus rapide.

Aucun sport n'exige une préparation plus raisonnée, un entraînement plus méthodique que le tir aux pigeons. Dans les deux sortes, que le pigeon parte devant le tireur ou qu'il vienne vers lui, il faut juger vite, envoyer sûrement le coup en calculant l'angle. Et on se rapproche du véritable tir de chasse.

Toute la difficulté provient surtout de la distance. C'est pourquoi, pour arriver à une belle force, il convient de commencer son entraînement en exécutant des tirs rapides sur but fixe, après quoi on s'habitue graduellement au tir sur pigeons vivants. On se place tout d'abord près des boîtes et on s'éloigne progressivement.

Nous avons dit que les pigeons sont placés



M. GUASVILLA
Italien, 7^e du Grand Prix de Monaco.

M. ZAMBONELLI
Italien, 8^e du Grand Prix de Monaco.

PENDANT LE GRAND
Le Grand Prix de tir aux pigeons de Monaco



DON LABARGA
Espagnol, 4^e du Grand Prix de Monaco.



M. CUOMO
Italien, 5^e du Grand Prix de Monaco.



M. R. DOYEN
Français, 6^e du Grand Prix de Monaco.

dans des boîtes. Ces boîtes sont habituellement en tôle. L'installation comprend un socle en fonte, percé par devant de deux trous par lesquels on le fixe en terre avec des piquets de fer. Sur ce socle est posée la boîte faite de cloisons articulées à ressort, qui, lorsqu'elles s'ouvrent, se développent en croix. Seule la cloison postérieure est liée au socle par une charnière. Les cloisons se relèvent, se rapprochent et forment ainsi une enveloppe que maintient fermé un petit tenon placé au bas de la paroi antérieure dans une targette à ressort fonctionnant sous l'appareil. L'anneau de cette targette s'attache à la corde destinée à l'ouverture de l'appareil. Le pigeon est introduit par une petite porte pratiquée sur le dessus de la boîte. Il faut avoir soin de ne pas froisser l'oiseau, de le saisir délicatement à plein corps en tenant le bout des ailes et les deux pattes. Par la traction de la corde, le tenon d'arrêt se décroche, le fond de la boîte, qui est lui-même à ressort, soulève brusquement toute la partie supérieure, qui se disjoint et se rabat avec bruit

sur le sol. Le pigeon, surpris, s'envole aussitôt rapidement. Pour éviter que des oiseaux paresseux restent sur la boîte, on adapte à l'appareil une tige de fil de fer formant boucle, qui porte à son extrémité une boucle. Quand se développent les cloisons, la tige bascule, la boucle frappe le pigeon et l'oblige à s'élever.

Les boîtes au nombre de 5 doivent être espacées de 3 à 5 mètres.

« Le pigeon vivant, selon M. Paul Gastinne-Renette, en raison de la rapidité de son vol, de l'imprévu de sa direction, est difficile à faire tomber dans la limite de l'enceinte où il est déclaré bon. Pour cela, il faut qu'il ait été pris dans le centre même du coup. De plus, la distance est supérieure aux distances moyennes de la chasse. Il est donc nécessaire non seulement de tirer bien, mais de tirer vite ; ceci excluant souvent cela, on s'explique qu'un bon tireur à la chasse ne devienne pas d'emblée un bon tireur aux pigeons. Ce sport exige une longue

pratique, d'indispensables qualités de coup d'œil, de sang-froid.

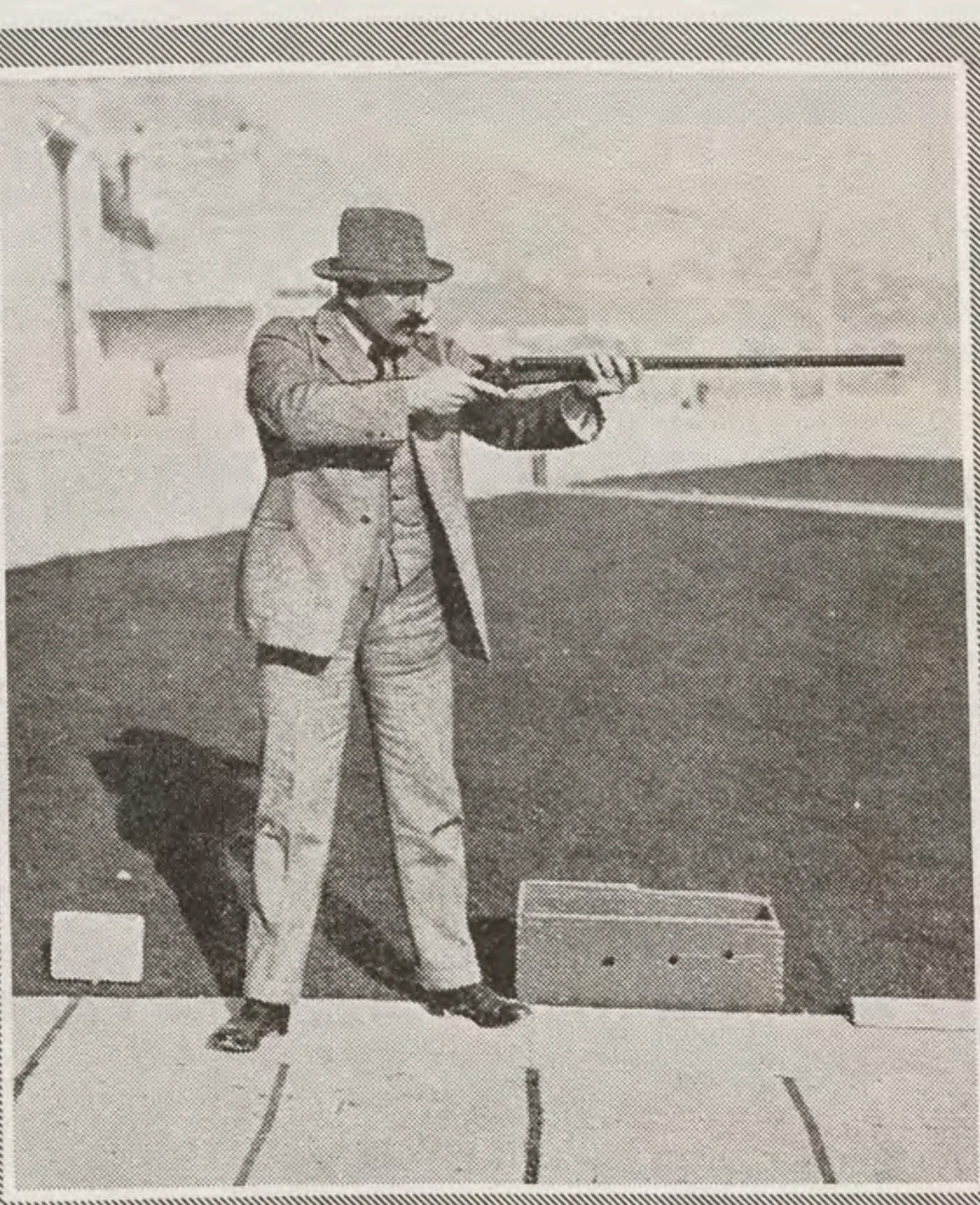
« Le tireur ne doit négliger aucune chance. Il s'habitue à prendre la position qui convient le mieux à sa conformation physique pour épauler, tirer rapidement et sûrement sans se préoccuper de l'élégance de sa pose. Le droitier éprouve une difficulté moindre à tirer de droite à gauche que de gauche à droite. Il se présentera donc plutôt vers la partie droite des trappes qu'absolument de face, tout en surveillant des yeux l'ensemble des boîtes. Il fera quelques mouvements du bras et de l'épaule, s'essayera à épauler deux ou trois fois le fusil, avant de l'épauler réellement et de demander l'oiseau, pour se préparer à bien mettre en joue. »

On voit quelles difficultés présente le tir aux pigeons et ces quelques précisions permettent d'admirer encore davantage les champions qui, comme au Grand Prix de Monte-Carlo, parviennent à ne pas manquer un seul oiseau.

J. R.



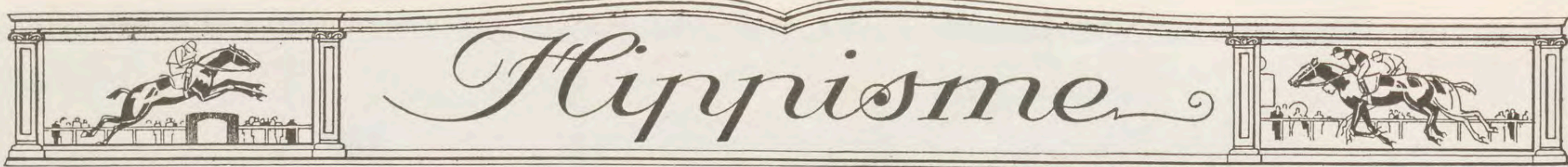
PRIX DE MONACO
est doté d'un premier prix de 50.000 francs.



M. TAVERNIER
Français, 9^e du Grand Prix de Monaco



MARQUIS SPINOLA
Italien, 10^e du Grand Prix de Monaco.



LA RÉOUVERTURE PARISIENNE

Par SAINT-GEORGES

GRAND PRIX DE PAU. — RÉOUVERTURE D'AUTEUIL. — LÉGÈRE ÉCLIPSE DE LA GRANDE ÉCURIE — UN SEUL BILLET — QUE D'O ! — UNE CHUTE FATALE — MAÎTRISE DE PARFREMENT DANS UNE ARRIVÉE PALPITANTE.

Le Bouvier, à M. J. Olivé, monté par Duffourc, ayant enlevé aux représentants du Duc Decazes, l'Yser et Le Glaive, le Grand Prix de Pau, tous les as du steeple-Chasing ont rejoint leurs centres, encouragés à affronter les luttes d'Auteuil et d'Enghien contre la formidable écurie. Ici, les premières escarmouches ont continué à être contraires aux pensionnaires de Bariller et de J. Lieux. Mais une autre manière de pessimisme y attendait les sportsmen : la baisse des recettes et la diminution des allocations. C'est un moment à passer et l'équilibre relatif se rétablira entre les frais d'une écurie de courses et les disponibilités budgétaires.

Le premier jour d'Auteuil, on a revu Waterford. Il a sauté bien gras, parfois maladroitement. W. Head a dû se cramponner pour rester en selle à la rivière. On ne paie pas sans émotion pour ce grand gros, gras, gris, si cadencé et si balourd que même, quand tout est fini, on croit le voir pris de vitesse, ce qu'a tenté Irish Lady. L'écurie Triquerville a été le plus en relief à ces premières journées, gagnant deux courses avec Guingamp et Hydravion à chacune des réunions où ils ont couru. Ils avaient un avantage de condition, mais quand même, Hydravion est un bien généreux petit cheval et Guingamp peut se classer parmi les grandes utilités. On a été heureux des succès de ces sympathiques couleurs. Fauche-le-Pré, en gagnant le Prix Kérym, a causé une très bonne impression. Le Morier et San Patricio ont été notés comme des candidats en vue pour ces débuts de la campagne. Guingamp a confirmé son excellente qualité en disposant par la suite de Palkantchik, qui venait de gagner à Enghien le Prix Killarney.

L'homme heureux du turf est M. J. O'Keenan qui avec un seul billet, en l'espèce le vieil Odoacre, encaisse chaque année de 40 à 50.000 fr. de prix. Le fils d'Oussoure, demi-frère d'Opott, est par excellence le vieux routier d'Auteuil. Le jockey Salmon est son inséparable. Sans Salmon, Odoacre ne serait plus Odoacre.

Nous avons de temps en temps de ces « vieux cuirs », comme Horloger ou Journaliste, qui bien raccommoqués nous permettent de dire qu'ils n'en ont pas qu'en Angleterre.

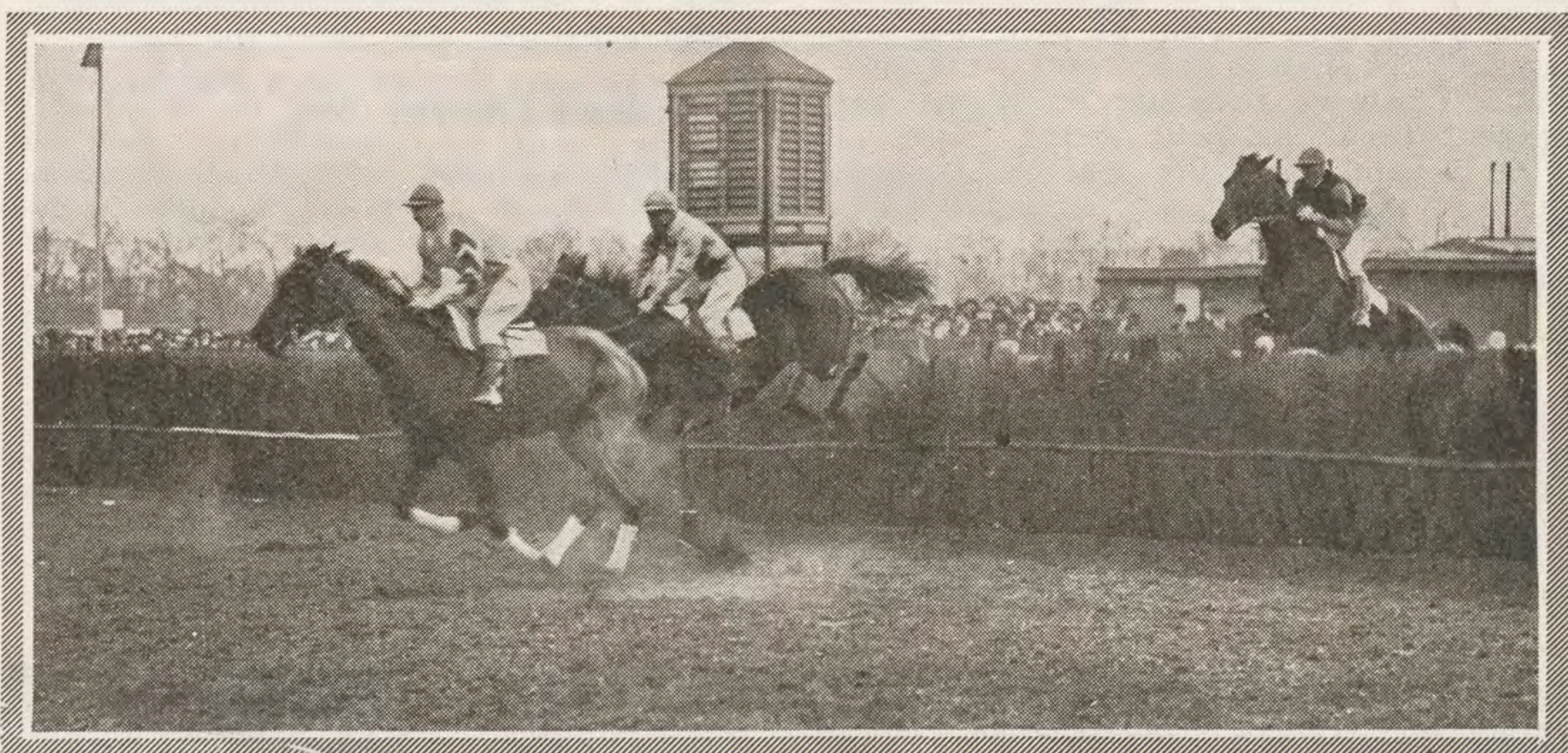
Gabriel n'a certes pas battu grand'chose en Vicence dans le Prix Elf, mais il s'est présenté en si bel état et ayant pris un si remarquable développement qu'après avoir joué avec ses adversaires, de bons juges veulent voir en lui un candidat aux grandes épreuves. Candidat, soit. Elu ? Chi lo Sa ! Héliogabalus fait sur l'obstacle tout ce qu'on lui demande. Il n'en est pas de même à l'arrivée.

Un accident bien regrettable a marqué le Prix Sauveteur, à Auteuil. Cri du Cœur, l'excellent poulain de M. G. Christophe, qui avait très bien pris son métier, et qui sur des bruits favorables avait été l'objet d'une forte ponte, s'est tué à la claie du brook. C'est une grosse perte. Parfremment s'est relevé sans mal. Le crack-jockey avait fait par un rush une arrivée superbe dans la première course, enlevant d'une courte tête le Prix Rauble à Tartufe, lequel précédait Extasy d'autant. A une tête venait Crindal, qui plus prêt les devancera tous. Un finish comme on n'en voit pas souvent à Auteuil : presque le quadruple deat-heat !

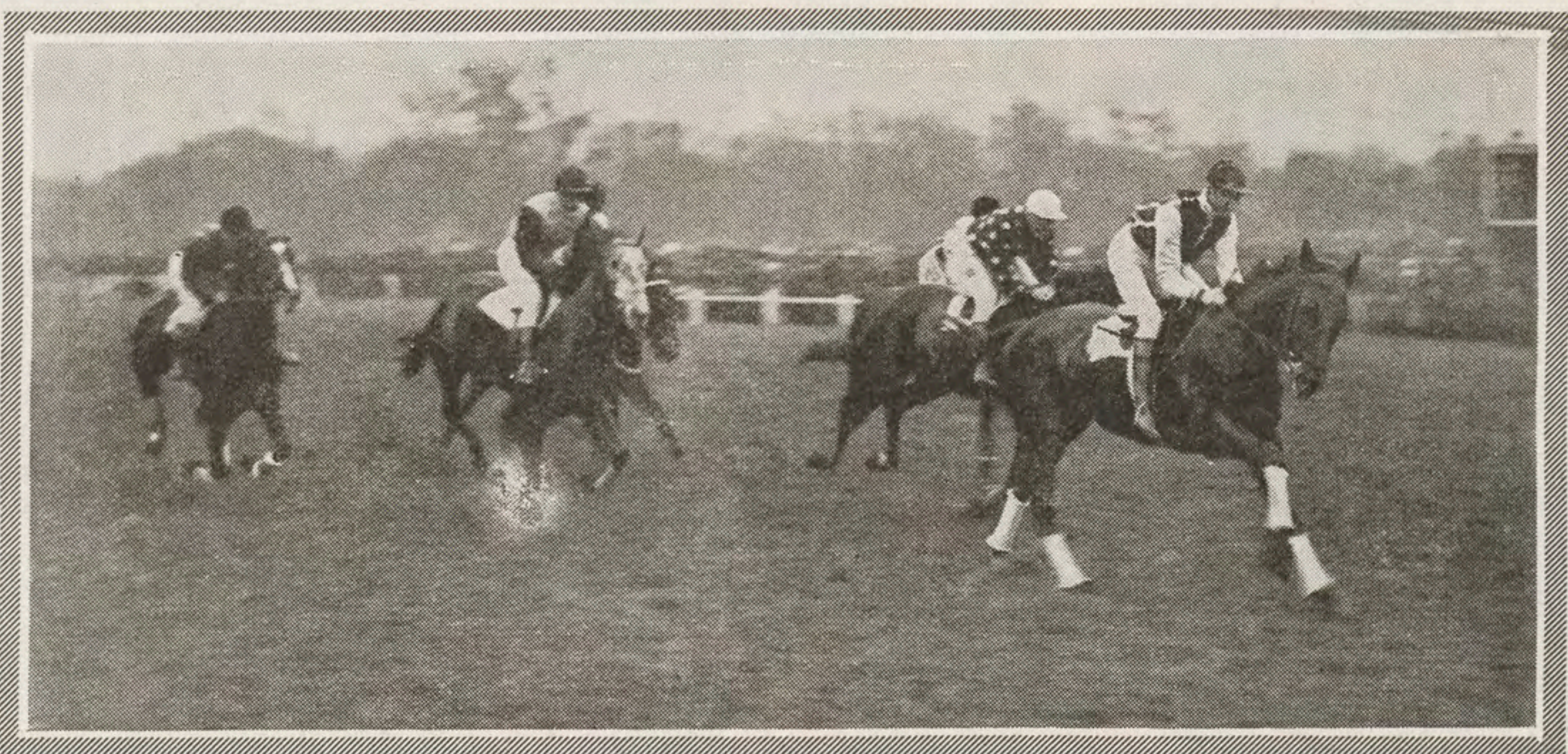
SAINT-GEORGES.



SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES DANS LE PRIX SAIDA (steeple chase, 3.800 m., 5.600 fr.), Auteuil, 26 février. — Sorgho est parti devant Makurino. Pour aborder la rivière des tribunes, Hermon, Sorgho et Sugar Loaf II étaient les premiers : Sorgho et Albanais tombaient. Héliogabalus se montrait incapable de rejoindre Hermon, à M. J. Cerf (Berteaux), et Makurino finissait assez près de lui, troisième.



SAUT DE LA HAÏE DU PAVILLON DANS LE PRIX VAL (haies, 3.800 m., 4.000 fr.), Auteuil, 26 février. — Au début, Mousquet, Le Zotto et Air Raid ont pris en tête. Dans les tournants, Ignaucourt et Bathylle étaient les premiers. Après la dernière haie, Bathylle prenait l'avantage sur Ignaucourt, mais dans les dernières foulées, Le Zotto, à M. Lambert (Defargueil), surgissait et l'emportait d'une courte encolure sur Ignaucourt.

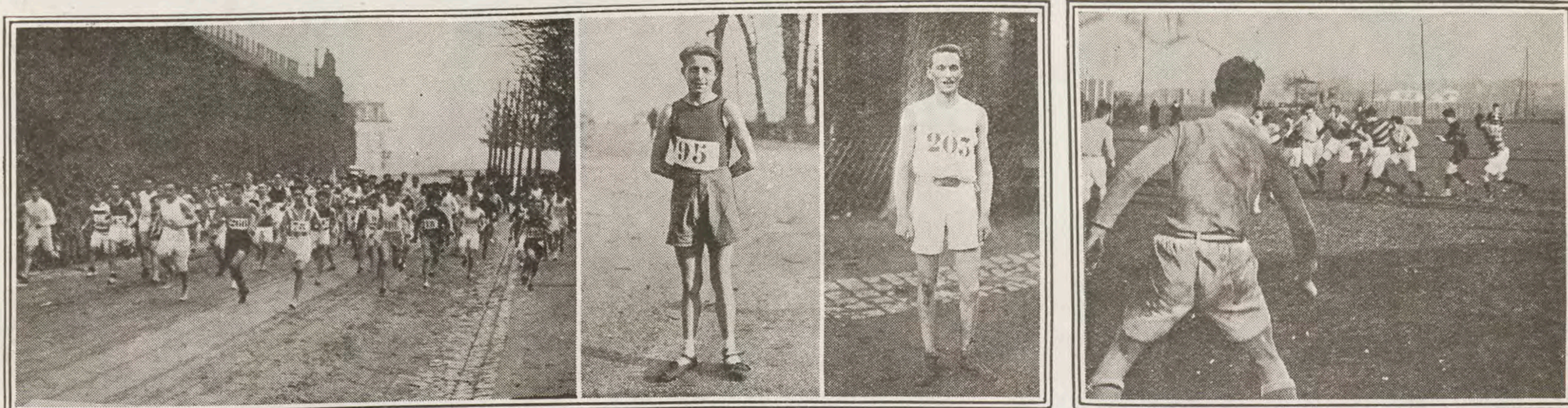


UN PASSAGE DANS LE PRIX FINOT (steeple chase, 4.500 m., 30.000 fr.), Auteuil, 26 février. — Tomba est partie devant Corot, Britannic et Richebourg, mais elle retrogradait bientôt. Au brook, Invincible, Gabriel, Corot et Tomba étaient en tête. Après la dernière haie, une belle lutte s'engageait entre Invincible et Britannic, venu très fort. Britannic, au comte Jumilhac (Hawkins), l'emportait de peu. Corot était troisième devant Tomba.

La revue Du mois



5 février. — LE ONZE DU C. A. S. G. RENCONTRAIT POUR LA COUPE DE FRANCE L'A. S. DE CANNES. CE MATCH JOUÉ A LYON FUT AGRÉABLE A SUIVRE, PENDANT LA PREMIÈRE MI-TEMPS LES GÉNÉRAUX DOMINÈRENT SANS TOUTEFOIS PARVENIR A MARQUER. CE N'EST QU'AU COURS DE LA SECONDE PARTIE DU JEU QUE LES PARISIENS MARQUAIENT ET FINALEMENT TRIOMPHAIENT PAR 1 BUT A 0. — DE GAUCHE A DROITE: UN BEL ARRÊT DE JOU. — LA PARTIE. — LA DÉFENSE DE CANNES A L'OUVRAGE.



LE P. U. C. ORGANISAIT DANS LES BOIS DE SAINT-CLOUD UN CROSS COUNTRY DE 6 KIL. ENVIRON, RÉSERVÉ AUX ÉTUDIANTS. LECREUX DE L'ÉCOLE ESTIENNE TRIOMPHAIT CHEZ LES SCOLAIRES EN 22 M. 5 S. ET CROISSET DE SAINT-CYR ÉTAIT 1^{er} EN 22 M. 5 S. CHEZ LES ÉTUDIANTS. — DE G. A DR.: LE DÉPART. — LECREUX. — CROISSET.

L'ÉQUIPE DE RUGBY DU C. A. VERSAILLAIS RENCONTRAIT A BEZONS, LE C.A. DE LA SEINE. LA PARTIE INTÉRESSANTE VOYAIT LA VICTOIRE DES VERSAILLAIS, 5 A 0.



LE DERNIER TOUR DES POULES DE TROIS DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE RUGBY OPPOSAIT, AU PARC DES PRINCES, LES ÉQUIPES DU STADE FRANÇAIS ET DU FOOTBALL CLUB DE GRENOBLE. AUCUNE PHASE INTÉRESSANTE NE SE DÉROULAIT AU COURS DE LA PREMIÈRE MI-TEMPS. UN ESSAI FUT ACQUIS PAR GRENOBLE AU COURS DE CE DÉBUT DE PARTIE. APRÈS LE REPOS, LES ALPINS MARQUAIENT ENCORE DEUX ESSAIS DONT UN ÉTAIT TRANSFORMÉ. LA FIN VOYAIT GRENOBLE GAGNER PAR 11 A 0.



L'ÉQUIPE DE L'OLYMPIQUE RENCONTRAIT EN QUART DE FINALE DE LA COUPE DE FRANCE DE FOOTBALL. LE ONZE DU RACING CLUB DE ROUBAIX. LE MATCH ÉTAIT APREMENT DISPUTÉ DU DÉBUT A LA FIN. L'OLYMPIQUE DOMINAIT DÈS LE DÉBUT ET GAGNAIT PAR 2 BUTS A 0. LES BUTS ÉTAIENT MARQUÉS PAR ROUCHÈS ET DARQUES.

12 février. — L'ÉQUIPE DU FOOTBALL DU C. A. IVRY RENCONTRAIT LE C. S. DYONISIEN, LES JOUEURS D'IVRY SUPÉRIEURS BATTaient LEURS ADVERSAIRES PAR 2 A 0.



DÉPART DU CHAMPIONNAT DE PARIS DE CROSS DES ÉQUIPES INFÉRIEURES COURU A LA COURNEUVE, LE MÉTRO-CLUB TRIOMPHAIT ET BERTIN SE CLASSAIT 1^{er}.



YAN KEMPEN ET DERUYTER, VAINQUEURS EN 3 HEURES 30 MINUTES 20 SEC. DE LA COURSE 100 KILOMÈTRES A L'AMÉRICAINNE, DISPUTÉE AU VÉLODROME D'HIVER.



LE STADE TOULOUSAIN EST VENU JOUER A COLOMBES LE RACING CLUB DE FRANCE. TOULOUSE MARQUAIT 3 ESSAIS, 2 BUTS CONTRE 2 ESSAIS, 1 BUT AU RACING.



LE ONZE DE L'OLYMPIQUE RENCONTRAIT POUR LA COUPE DE FRANCE L'ÉQUIPE DE L'A. SPORTIVE DE STRASBOURG. LES "VERTS" DE PARIS GAGNAIENT PAR 3 BUTS A 0.



L'ÉLIMINATOIRE DE MONTPELLIER DES TROPHÉES CYCLISTES DU "PETIT JOURNAL" A CONNU UN BON SUCCÈS. LE PARCOURS, QUI COMPRENAIT 162 KILOMÈTRES, FUT COUVERT PAR LE VAINQUEUR FAUQUIER, EN 6 HEURES 10, LE SECOND, LAPORTE ÉTAIT SECOND A 13 MINUTES. — DE GAUCHE A DROITE : LE DÉPART FAUQUIER, LAPORTE.



LE CONCOURS DES VOITURES A NEIGE A EU LIEU SUCCESSIVEMENT DANS LES ALPES ET DANS LES PYRÉNÉES. LES SIX VOITURES QUI Y ONT PRIS PART ÉTAIENT MUNIES DU DISPOSITIF KÉGRESSE ET CONSTRUITES PAR LA MAISON CITROEN. ELLES ONT ACCOMPLI, SANS DIFFICULTÉ, UN PARCOURS MONTAGNEUX SUR LEQUEL ALTERNAIENT LA NEIGE ÉPAISSE, LE VERGLAS, LA NEIGE FONDANTE ET MÊME LE SOL SANS NEIGE. L'ITINÉRAIRE A ÉTÉ EFFECTUÉ SANS AUCUNE HÉSITATION AVEC ARRÊT A VOLONTÉ.



LE BORDEAUX ÉTUDIANTS CLUB, EST VENU JOUER A COLOMBES, L'ÉQUIPE DE RUGBY DU RACING CLUB DE FRANCE. LES VISITEURS TRIOMPHÈRENT PAR 6 A 3.



LE CRITERIUM D'HIVER DE VITESSE, DISPUTÉ AU VÉLODROME D'HIVER, RÉUNISSAIT EN FINALE L. LOUET ET SCHILLES. SCHILLES TRIOMPHAIT DE SON ADVERSAIRE.



LE CHAMPIONNAT DE PARIS DE CROSS DE LA F. S. F. S. F., DISPUTÉ A CHAVILLE, SUR 3 KIL., EST REVENU A M^{lle} NEVEU, DE LA CLODO, EN 11 MINUTES 16 SECONDES.



26 février. — LA RENCONTRE PARIS-LYON DE HOCKEY S'EST DISPUTÉE DEVANT UN NOMBREUX PUBLIC. CE MATCH JOUÉ SUR LE TERRAIN DE LA RUE OLIVIER DE SERRES EST LE PREMIER D'UNE SÉRIE DE GRANDES RENCONTRES QUI OPPOSERA LES ÉQUIPES DE PARIS ET DE FRANCE AUX TEAMS BELGES ET ANGLAIS. LA PARTIE FUT L'OCCASION D'UNE BELLE VICTOIRE POUR L'ÉQUIPE DE PARIS QUI DÈS LE DÉBUT PRENAIT L'AVANTAGE ET DOMINAIT NETTEMENT. PARIS TRIOMPHAIT PAR 8 BUTS A 0.